BWB - ZA17 | Lfd. Nr. der Dienstvorschrift
10.08.89 0001

VS – NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH

ZDv 42/20 VS-NfD

Anforderung und Durchführung von Eisenbahntransporten

Juni 1988

DSK FF550100069

Vereinnahmt	Datum	Lfd Nr

Der Bundesminister der Verteidigung **Bonn**, 23. Juni 1988

Ich erlasse die Zentrale Dienstvorschrift

Anforderung und Durchführung von Eisenbahntransporten

ZDv 42/20 VS-NfD

In Vertretung

M. Timmermann

Prof. Dr. Timmermann

Die ZDv 42/20 VS-NfD „Anmeldung und Durchführung von Eisenbahntransporten", Ausgabe März 1974, tritt hiermit außer Kraft und ist zu vernichten.

Federführung **Führungsstab der Streitkräfte V 5**

Vorbemerkung

1. Diese Dienstvorschrift enthält die Grundlagen und die Bestimmungen für die Anforderung und Durchführung von militärischen Eisenbahntransporten und Omnibustransporten im **Frieden** und im **Krieg**.
Sie gilt für den Geschäftsbereich des Bundesministers der Verteidigung.

2. Die Dienstvorschrift wendet sich an Kommandobehörden, Stäbe und Dienststellen der Streitkräfte und an Behörden und Dienststellen der Bundeswehrverwaltung, die Eisenbahntransporte anfordern und durchführen.
Daneben regelt sie die Zusammenarbeit mit den militärischen Verkehrsdienststellen und dem Verkehrsträger Eisenbahn[1]).

3. Die in diese Dienstvorschrift eingearbeiteten STANAG enthält Anlage 18.

[1]) Unter Eisenbahnen im Sinne dieser Dienstvorschrift sind zu verstehen:
– Deutsche Bundesbahn (DB),
– Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE-Bahnen) und
– ausländische Eisenbahnverwaltungen

Inhaltsverzeichnis

Kapitel 1	**Allgemeines**	**101–119**
I.	**Transportarten**	**101–106**
II.	**Einteilung in Ladeklassen – Sonderklasse**	**107–110**
III.	**Besonderheiten bei bestimmten Transporten**	**111–119**
Kapitel 2	**Anforderung von Eisenbahntransporten**	**201–221**
I.	**Zuständigkeiten**	**201**
II.	**Anforderungsfristen**	**202–203**
III.	**Form und Inhalt der Transportanforderung**	**204–216**
IV.	**Voranmeldungen**	**217**
V.	**Transportbescheid**	**218–221**
Kapitel 3	**Durchführung von Eisenbahntransporten**	**301–376**
I.	**Verantwortlichkeit und Zusammenarbeit**	**301–308**
II.	**Transportvorbereitungen**	**309–319**
III.	**Einladen bei Truppentransporten**	**320–345**
	a Allgemeines	320–326
	b Einladen von militärischem Gerät	327–338
	c Beendigung des Einladens	339
	d Maßnahmen nach dem Einladen	340–344
	e Einladen von Versorgungsgütern (außer Fahrzeugen und Waffen)	345
IV.	**Verhalten während des Eisenbahntransports**	**346–351**
V.	**Ausladen**	**352–356**
	a Allgemeines	352–354
	b Ausladen von militärischem Gerät und sonstigen Gütern	355–356

VI.	**Einladen und Ausladen von militärischem Gerät über behelfsmäßige Rampen**	**357–376**
	a Allgemeines	357
	b Bau von behelfsmäßigen Rampen	358–363
	c Einladen und Ausladen von militärischem Gerät über behelfsmäßige Kopframpen	364
	d Ausladen von Kettenfahrzeugen über behelfsmäßige Seitenrampen	365
	e Notausladung	366–369
	f Einladen und Ausladen über Brückengerät	370–375
	g Einschränkungen im Frieden	376
Kapitel 4	**Sicherheitsbestimmungen**	**401–411**
Anhang		
Anlage 1	Beförderungsbestimmungen	1/1–2
Anlage 2	Güterwagen der Deutschen Bundesbahn (DB), die vorzugsweise für Militärtransporte eingesetzt werden	2
Anlage 3	Internationales Lademaß und Lademaß der deutschen Eisenbahnen	3
Anlage 4	Auszug aus der „Übersicht der Militärfahrzeuge der Sonderklasse“	4/1–13
Anlage 5	– Anforderung von Militärtransporten im Frieden (Anforderungsfristen)	5/1
	– Anforderung von Militärtransporten im Krieg (Anforderungsfristen)	5/2
	– Anforderung von Truppentransporten bei Übungen und Belegungen von Truppenübungsplätzen	5/3
Anlage 6	Verkehrskommandanturen und Lage der Verkehrsbezirke (Dezernat Eisenbahn)	6
Anlage 7	– Voranmeldung von Transportbedarf auf Eisenbahn, Straße und Binnenwasserstraße gemäß STANAG 2165	7/1
	– Form und Inhalt der Voranmeldung	7/2

	– Ausfüllanweisung zur Voranmeldung von Transportbedarf	7/3–5
	– Fernschriftliche Voranmeldung von Transportbedarf (Beispiel)	7/6–7
	– Fernschriftliche Voranmeldung von Transportbedarf (Beispiel – englische Übersetzung)	7/8–9
Anlage 8	– Transportanforderung für Eisenbahntransport auf Vordruck mit Mustereintragung[1])	8/1–2
	– Ausfüllanweisung zur Transportanforderung für Transporte auf dem Land- und Wasserwege[1])	8/3–5
	– Fernschriftliche Transportanforderung für Eisenbahntransport (Beispiel)[1])	8/6–7
	– Transportbescheid für Eisenbahntransport auf Vordruck mit Mustereintragung[1])	8/8–9
	– Fernschriftlicher Transportbescheid für Eisenbahntransport (Beispiel)[1])	8/10–11
Anlage 9	Nationalitätsbezeichnung in der Internationalen Fahrtnummer (Auszug aus STANAG 1059)	9
Anlage 10	– Vorschriften für das Befestigen von militärischen Kettenfahrzeugen und Radfahrzeugen auf Eisenbahnwagen	10/1–20
	– Übersicht über die Vorschriften für das Befestigen von militärischem Gerät	10/21
Anlage 11	Bestimmungen für das Verhalten der Truppenteile/Dienststellen bei Transporten auf elektrisch betriebenen Eisenbahnstrecken in der Bundesrepublik Deutschland	11/1–3
Anlage 12	– Einweisen beim Einladen über Kopframpe	12/1–2
	– Einweisen beim Einladen über Seitenrampe	12/3
Anlage 13	Einladen und Ausladen von Fahrzeugen über behelfsmäßige Rampen	13/1–6

[1]) STANAG 2156

Anlage 14 Bestimmungen für die Beförderung und den Betrieb von benzinbeheizten oder dieselbeheizten Feldkochherden auf Eisenbahnen in der Bundesrepublik Deutschland 14/1–4

Anlage 15 Antrag auf Beförderung einer Sendung mit Lademaßüberschreitung 15/1–2

Anlage 16 Richtlinien zur Abwendung von Beraubungs- und Diebstahlgefahren bei der Beförderung von Waffen und Munition 16/1–6

Anlage 17
- Bestimmungen über die Begleitung von Versorgungstransporten auf den in den Deutschen Eisenbahn-Militärtarif (DEMT) einbezogenen Eisenbahnen .. 17/1–2
- Auszug aus der „Verordnung über Verkehrsleistungen der Eisenbahnen für die Streitkräfte" v. 10.08.1976 ..... 17/3

Anlage 18 Eingearbeitete STANAG 18

Stichwortverzeichnis

Änderungsnachweis

Änderungsvorschlag

Kapitel 1

Allgemeines

I. Transportarten

101. Bei militärischen Eisenbahntransporten ist zu unterscheiden zwischen

(1) Mannschaftstransporten,

(2) Truppentransporten,

(3) Versorgungstransporten und

(4) Verwundetentransporten.

102. **Mannschaftstransporte** sind Transporte von Soldaten, Beamten und Arbeitnehmern der Bundeswehr ohne Großgeräte, Fahrzeuge und Tiere. Persönliche Ausrüstung – einschließlich Handwaffen und Handgepäck – kann mitgeführt werden.

Einzelreisende zählen nicht zu den Mannschaftstransporten nach Nr 101 (1); für sie gelten die Bestimmungen der Anlage 1.

Mannschaftstransporte können durchgeführt werden

– als **Gruppenreisen**[1]),
– in **Sonderwagen** in Zügen des öffentlichen Verkehrs, wenn Einrichtung und Bestimmung der Züge sowie Stärke und Art des Transports es zulassen,
– in **Militärreisezügen**, wenn der Umfang des Transports es erfordert oder die Beförderung als Sonderzug aus militärischen Gründen notwendig ist und
– in **Omnibussen** der Eisenbahn, einschließlich der Regionalverkehrsgesellschaften.

Anstelle von Eisenbahntransport können Omnibusse der Eisenbahn eingesetzt werden, wenn die Wirtschaftlichkeit dies gebietet. Beim Eisenbahntransport gelten die Beförderungsbestimmungen der Anlage 1, Nummer 2–4, sinngemäß. Bei der Beförderung in Omnibussen der Eisenbahn gilt die „Vereinbarung zwischen der Deutschen Bundesbahn und dem Bundesministerium der Vertei-

---

[1]) Bei Gruppen von 30–40 Personen ist zu prüfen, ob der Transport mit Militärdienstfahrkarten in – kostenlos – freigehaltenen Abteilen oder mit Militärtransportschein in Sonderwagen zu den Beförderungsgebühren nach Achskilometer günstiger ist (Kostengegenüberstellung gemäß Deutscher Eisenbahn-Militärtarif).

digung über tariflich nicht geregelte Verkehrsleistungen und damit zusammenhängende Leistungen".[1]) Im Bedarfsfall geben die Verkehrskommandanturen Auskunft über die kostengünstigste Beförderungsmöglichkeit (Nr 221).

103. **Truppentransporte** sind Transporte von Truppenteilen, militärischen Dienststellen oder Teilen davon m i t Ausrüstung, Großgerät, Fahrzeugen und Tieren.

Sie werden je nach Umfang als **gemischte Wagengruppen** in Güterzügen des öffentlichen Verkehrs oder als **Truppenzüge** („gemischte Züge" nach dem Deutschen Eisenbahn-Militärtarif) gefahren und bestehen aus Reisezugwagen und Güterwagen.

104. **Versorgungstransporte** sind Transporte von Gütern und Tieren der Bundeswehr, die zur Ausrüstung und Versorgung dienen.

Versorgungsgüter werden nach Umfang und Gewicht als

- Stückgut oder
- Wagenladung

aufgegeben.

Je nach Dringlichkeit werden sie als

- Frachtgut,
- Eilgut (nur Wagenladung),
- Expreßgut (nur Kleingut) oder
- IC-Kuriergut

befördert.

Versorgungstransporte als Wagenladungen werden je nach Umfang in Zügen des öffentlichen Verkehrs oder als **Militärgüterzüge** gefahren. Stets ist die zweckmäßigste und wirtschaftlichste Beförderungsart zu wählen. Die Verkehrskommandanturen oder die Güterabfertigungen der Eisenbahnen geben im Bedarfsfall Auskunft.

105. **Verwundetentransporte** sind Transporte Verwundeter, Verletzter und Kranker. Dazu werden Verwundetentransportzüge im Feld- und im Territorialheer eingesetzt[2]).

106. Militärreisezüge, Truppenzüge, Militärgüterzüge und Verwundetentransportzüge werden unter dem Sammelbegriff **Militärzüge** zusammengefaßt und gelten eisenbahnbetrieblich als **Sonderzüge**. Sonderzüge, welche die im Deutschen Eisenbahn-

[1]) In der Fassung vom 1. Januar 1980 mit späteren Änderungen.
[2]) ZDv 49/25 VS-NfD „Verwundetentransport"

Militärtarif (DEMT) festgesetzte **Mindestachsenzahl** bzw. **Mindestfracht** nicht erreichen, dürfen im Frieden nur dann als solche fahren, wenn dies aus besonderen Gründen erforderlich ist. Werden Mindestachsenzahl oder Mindestfracht für einen geforderten Sonderzug nicht erreicht, verständigt die Verkehrskommandantur den Bedarfsträger. Über die Art der Durchführung hat dann der Bedarfsträger die Entscheidung des Brigadekommandeurs oder des Vorgesetzten in vergleichbarer Dienststellung herbeizuführen.

II. Einteilung in Ladeklassen – Sonderklasse

107. Militärische Fahrzeuge und militärische Geräte[1]), welche die in der folgenden Tabelle aufgeführten Maße und Gewichte nicht überschreiten und die ein Herabklappen der Seitenwände des beladenen Güterwagens nicht verlangen, werden als **gewöhnliches militärisches Gerät** bezeichnet und in die in Spalte 1 aufgeführten **Ladeklassen** eingeteilt.

Ladeklasse	Länge bis . . . m	Gewicht[2]) bis . . . t	Höhe	Breite
1	2	3	4	5
I	12,50	20,0	In allen Ladeklassen dürfen Güterwagen mit verladenem Gerät das Internationale Lademaß (Anlage 3) nicht überschreiten	
Ia	12,50	17,5		
II	8,30	15,0		
III	7,25	10,0		
IV	5,35	5,0		
V	3,50	3,0		

Durch die Einteilung in Ladeklassen werden die Anforderung und die Bearbeitung von Eisenbahntransporten vereinfacht, wird das Einladen erleichtert; die Eisenbahnwagen werden, wo möglich, durch Beladen mit mehreren Fahrzeugen wirtschaftlich ausgenutzt.

[1]) Im folgenden als „militärisches Gerät" bezeichnet
[2]) Ladegewicht gemäß Nr 318

Militärisches Gerät der Ladeklassen I und I a wird einzeln verladen, solches der Ladeklassen II bis V – soweit möglich – zusammengeladen.
Die Deutsche Bundesbahn stellt im Regelfall für den Transport von militärischem Gerät die in Anlage 2 aufgeführten Güterwagen zur Verfügung.

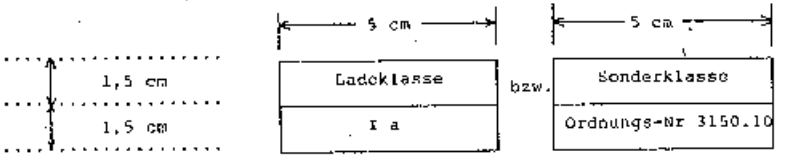
108. Militärisches Gerät gehört zur **Sonderklasse**, wenn eine oder mehrere der folgenden Bedingungen erfüllt sind

- unteilbares Gewicht von mehr als 20 t,
- unteilbares Gewicht von mehr als 16,5 t auf einer Länge von 2,50 m,
- heruntergelassene Seitenwandklappen des beladenen Güterwagens,
- Länge des Ladegutes mehr als 12,50 m,
- Güterwagen mit verladenem militärischen Gerät überschreitet das Internationale Lademaß **(Transport mit Lademaßüberschreitung** – Lü-Transport).

Aus den Maßen in der Anlage 3 ist zu ersehen, wann eine Lademaßüberschreitung vorliegt.

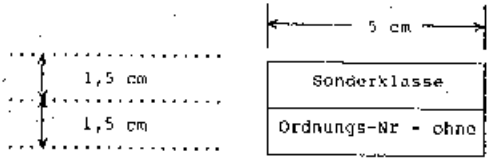
109. Die Deutsche Bundesbahn hat für militärisches Gerät der Sonderklasse die Wagengestellung und die Beförderungsbedingungen geregelt und in einer **„Übersicht der Militärfahrzeuge der Sonderklasse"**[1]) zusammengestellt (Anlage 4). Jedes in diese Übersicht aufgenommene militärische Gerät hat eine Ordnungsnummer erhalten und ist unter Angabe dieser Nummer anzumelden (Nr 208). Militärisches Gerät der Sonderklasse, für das keine Ordnungsnummer erteilt ist, ist zur Ermittlung der Wagengestellung und wegen der besonderen Beförderungsbedingungen mit verlängerten Fristen anzumelden (Anlage 5/1, Anmerkung 5 und Anlage 5/2, Anmerkung 3).

110. An jedem militärischen Gerät ist die Ladeklasse bzw. die Ordnungsnummer der Sonderklasse in weißer Farbe nach folgendem Muster anzubringen:



[1] Geplanter neuer Titel „Übersicht des militärischen Geräts der Sonderklasse"

Militärisches Gerät der Sonderklasse, das selten mit der Eisenbahn transportiert wird und daher keine Ordnungsnummer erhalten hat, ist folgendermaßen zu kennzeichnen:



Die Beschriftung ist bei Fahrzeugen mit geschlossenem Führersitz am Armaturenbrett so weit wie möglich rechts anzubringen, bei Fahrzeugen ohne Führersitz (z. B. Anhänger) in Fahrtrichtung gesehen an der rechten Rahmenhälfte an möglichst geschützter Stelle. Im Gerätbegleitheft ist die zugehörige Ladeklasse bzw. Ordnungsnummer an der dafür vorgesehenen Stelle einzutragen.

III. Besonderheiten bei bestimmten Transporten

111. Transporte mit miliärischem Gerät der Sonderklasse verlangen eine besondere eisenbahntechnische Bearbeitung.

112. Eisenbahnflachwagen, die zur Beförderung von militärischem Gerät eingesetzt werden, sind in **Kategorien** eingeteilt, und zwar in

- Flachwagen der Kategorien 0 bis 3 und
- Spezialflachwagen der Kategorien 4 bis 10.

Die Ziffer der jeweiligen Kategorie ist in Schwarz auf weißem, kreisförmigem Grund an den Langträgern bzw. Seitenwänden der Flachwagen angebracht.

Güterwagen, welche die Deutsche Bundesbahn für den Transport von militärischem Gerät stellt, sind aus Anlage 2 zu erschen.

113. Militärisches Gerät der Sonderklasse, das zu zweit oder zu dritt auf einem Flachwagen verladen werden kann, ist der „Übersicht der Militärfahrzeuge der Sonderklasse" (Anlage 4) zu entnehmen.

Die Art der benötigten Güterwagen wird von der Verkehrskommandantur bestimmt und bei der Eisenbahn angefordert.

114. Für die **Beförderung von Munition** gelten neben den Bestimmungen des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter und der **Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen (Gefahrgutverordnung Eisenbahn – (GGVE)**[1]) folgende Vorschriften

- **Ausnahmegenehmigung Nr 1 M/1987**[2])
  Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn im innerdeutschen Verkehr und
- **Ausnahmegenehmigung Nr E 6 M/1986**[3])
  Beförderung der Raketentriebwerke des Flugkörpers LANCE MISSILE.
- ZDv 34/260 „Bestimmungen für den Transport von Munition"

Im Bedarfsfall geben die Verkehrskommandanturen und die Güterabfertigungen der Eisenbahn Auskunft.

Nach der Ausnahmegenehmigung 1 M/1987 dürfen Munition und Betriebsstoffe[4]), die in oder auf Militärfahrzeugen nach Beladeplan verladen sind, bei Truppentransporten auf offenen Güterwagen befördert werden. Die Fahrzeuge müssen zum Schutz der Ladung mit einem festen verschließbarem Aufbau oder mit einer Schutzplane über der Ladefläche versehen sein.

In oder auf Gefechtsfahrzeugen darf Munition ausgepackt nur in den dafür vorgeschenen Halterungen oder Rüstsätzen mitgeführt werden. Das Mitführen von Munition und Betriebsstoff ist gemäß Nr 209 in der Transportanforderung (Anlage 8) zu vermerken.

115. Waffen und Munition sind diebstahlgefährdet. Bei der Beförderung besonders diebstahlgefährdeter und damit schutzbedürftiger Waffen und Munition mit der Eisenbahn sind die „Richtlinien zur Abwendung von Beraubungs- und Diebstahlgefahren bei der Beförderung von Waffen und Munition" zu beachten (Anlage 16).

Schutzbedürftige Güter sind darüber hinaus Tag- und Nachtsichtgerät sowie Ziel- und Beobachtungsgerät.

---

[1]) Die Vorschriften des Gesetzes und die Verordnung sind in die Ausnahmegenehmigungen und in die ZDv 34/260 eingearbeitet
[2]) BMVg – VR III 2 – Az 43-05-05 vom 10. 04. 1987
[3]) BMVg – VR III 2 – Az 43-24-40 vom 31. 10. 1986
[4]) ZDv 44/1 „Abfüllen, Lagern und Transport brennbarer Flüssigkeiten zu Lande"

116. Munitions- und Waffentransporte mit der Eisenbahn **zu unbesetzten Bahnhöfen**[1]) müssen im Frieden ab der Größenordnung einer Wagenladung vom Absender stets mit einer Transportanforderung (Anlage 8) bei der Verkehrskommandantur – Dezernat Eisenbahn angemeldet werden.

In der Transportanforderung soll der Anfordernde – nach Abstimmung mit dem Empfänger – die gewünschte Eintreffzeit (Anlage 8/1, Feld 37) anmelden.

Der Absender hat den Empfänger über die im Transportbescheid zugewiesene Eintreffzeit zu informieren.

Der Empfänger gewährleistet, daß der Munitions- und/oder Waffentransport zur angegebenen Eintreffzeit übernommen wird.

117. Im **grenzüberschreitenden Verkehr** und im Ausland ist der Allgemeine Umdruck Nr 115 „Handbuch für Auslandsmärsche und -transporte" (HdbMarschTrspAusl) anzuwenden.

118. Unbeschadet der Aufgaben der Vollzugspolizei der Länder hat nach den Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) die Bahnpolizei die notwendigen Maßnahmen zu treffen, wenn im Zusammenhang mit militärischen Eisenbahntransporten die öffentliche Sicherheit und Ordnung bedroht ist. Sofern Soldaten der Bundeswehr Versorgungstransporte begleiten (Anlage 17), unterstützt die Bundeswehr im Rahmen ihrer Aufgaben und Befugnisse die Polizei und die Bahnpolizei bei der Wahrung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung. § 8 der Verordnung über Verkehrsleistungen der Eisenbahnen für die Streitkräfte[2]) (Anlage 17/2) ist zu beachten.

119. Das Transportbegleitkommando sichert den Transport beim Ein- und beim Ausladen und während der Beförderung.

Stärke, Zusammensetzung, Ausrüstung und Versorgung des Transportbegleitkommandos befiehlt der absendende Truppenteil bzw. die absendende Dienststelle. Die Begleitung von Versorgungstransporten ist bei der Verkehrskommandantur anzumelden. Einzelheiten sind in den „Bestimmungen über die Begleitung von Versorgungstransporten auf den in den Deutschen Eisenbahn-Militärtarif (DEMT) einbezogenen Eisenbahnen" (Anlage 17) geregelt. Werden Versorgungsgüter lediglich am Bestimmungsort übergeben, wird der Transport nicht begleitet. Die mit der Übergabe beauftragten Angehörigen der Bundeswehr fahren als Einzelreisende.

---

[1]) Auskunft erteilen die Verkehrskommandanturen – Dezernat Eisenbahn (Anlage 6)
[2]) VMBl 1976 S. 402

Kapitel 2

Anforderung von Eisenbahntransporten

I. Zuständigkeiten

201. Eisenbahntransporte fordert der Bedarfsträger der Bundeswehr bei der zuständigen Verkehrskommandantur (Anlage 6) oder Bahndienststelle gemäß Anlage 5 an.

Gleiches gilt bei der Anforderung von Mannschaftstransporten mit Omnibussen der Eisenbahn[1]).

Die Anforderung von Omnibussen der Eisenbahn für Mannschaftstransporte im Rahmen der militärischen Ausbildung ist nur zulässig, wenn weder der Bedarfsträger noch diesem unmittelbar benachbarte Truppenteile/Dienststellen der Bundeswehr entsprechenden bundeswehreigenen Transportraum bereitstellen können.

Bedarfsträger sind die Truppenteile oder Dienststellen, die den Transport fordern. Bedarfsträger der Bundeswehr sind auch **zivile Firmen** (z.B. Herstellerfirmen, Reparaturwerke, zivile Erprobungsstellen), die anforderungspflichtige Lieferungen oder Sendungen im Sinne dieser Vorschrift (Anlage 5/1–2) an Truppenteile oder Dienststellen der Bundeswehr versenden oder in deren Auftrag befördern.

Die Anweisung zur Transportanforderung bei der Verkehrskommandantur und die Beförderungspapiere übersendet in diesen Fällen das **Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung** (BWB) zusammen mit dem Versandauftrag der Vertragsfirma. Der Versandauftrag ist der Verkehrskommandantur bei der Anforderung mit zu übergeben. Die Verkehrskommandanturen sind nicht berechtigt, Vertragsfirmen ohne Auftrag des Bundesamtes für Wehrtechnik und Beschaffung fehlende Beförderungspapiere zur Verfügung zu stellen. Truppentransporte bis Bataillonsstärke und vergleichbare Größenordnung fordert das Bataillon bzw. der entsprechende Truppenteil an. Truppentransporte über diese Größenordnung fordern die Regimenter, Brigaden, Divisionen bzw. entsprechenden Verbände, Kommandobehörden und Dienststellen an.

---

[1]) Dienststellen und Truppenteile der Marine fordern Omnibusse über die Zentraltransportlenkstelle der Marine – MUKdo III C 2 – an

Zuständig für die Entgegennahme der Transportanforderung und für die transporttechnische Bearbeitung anforderungspflichtiger Eisenbahntransporte gemäß Anlage 5/1–2 und von Mannschaftstransporten mit Omnibussen der Eisenbahn ist die Verkehrskommandantur, in deren Verkehrsbezirk (Bundesbahndirektionsbezirk) der Einladebahnhof liegt (Anlage 6). Sie wird als **Einlade-Verkehrskommandantur** (Einlade-VerkK) bezeichnet.

Kommen Truppentransporte in mehreren Verkehrsbezirken auf, ist die Anforderung im allgemeinen an diejenige Verkehrskommandantur zu richten, in deren Bezirk die Befehlsstelle des Anfordernden liegt. Sie wird als **Leit-Verkehrskommandantur** (LtVerkK) bezeichnet.

II. Anforderungsfristen

202. Anforderungsfristen für die Bearbeitung von Militärtransporten im Frieden sind in den Anlagen 5/1 und 5/3 aufgeführt. Dabei handelt es sich um Mindestfristen.

Die Anforderungsfristen für die Bearbeitung im Krieg enthält Anlage 5/2.

Können aus besonderen Gründen die Anforderungsfristen nicht eingehalten werden, ist damit zu rechnen, daß die Eisenbahn die Züge/Wagen/Omnibusse nicht fristgerecht bereitstellen kann.

203. Unvorhergesehene Eisenbahntransporte, z. B. Transporte von Schadfahrzeugen bei Übungen, werden ohne Einhaltung der Anforderungsfristen so schnell wie möglich durchgeführt. Sie sind beim Bahnhof oder – sofern nach Anlage 5/1–2 vorgeschrieben – bei der Verkehrskommandantur anzufordern. In Ausnahmefällen ist die Transportanforderung an die Verkehrskommandantur über das Bahnselbstanschlußnetz (Basa) zulässig, wenn der Dienstvorsteher oder der Aufsichtsbeamte des Bahnhofs die Erlaubnis erteilt hat.

III. Form und Inhalt der Transportanforderung

204. Für die **Anforderung eines militärischen Eisenbahntransports** oder von Mannschaftstransporten mit Omnibussen der Eisenbahn bei der Verkehrskommandantur ist der Vordruck „Trans-

portanforderung/Transportbescheid für Transporte auf dem Land- und Wasserwege"[1]) gemäß STANAG 2156 (Anlage 8) zu verwenden. Die Ausfüllanweisung (Anlage 8/3–5) ist einzuhalten.

Transportanforderungen können zur Beschleunigung fernschriftlich und in dringenden Fällen auch fernmündlich voraus an die Verkehrskommandantur gerichtet werden (Anlage 8/6). Dabei ist auf die Nummern der Felder und Spalten des Vordrucks Bezug zu nehmen. Der fernmündlichen Vorausanforderung ist immer der ausgefüllte Vordruck oder eine fernschriftliche Transportanforderung nachzureichen. Für Anforderungen bei Bahndienststellen (Anlage 5/1–2) ist einer fernmündlichen Vorausanforderung eine formlose schriftliche Mitteilung nachzureichen.

205. Transportdurchführungsprioritäten sind

- Priorität 1 = Bevorzugte Gestellung für Wagen und Triebfahrzeuge, bevorzugte Behandlung im Betrieb;
- Priorität 2 = Bevorzugte Gestellung für Wagen und Triebfahrzeuge, Regelbehandlung im Betrieb;
- Priorität 3 = Regelgestellung für Wagen und Triebfahrzeuge, Regelbehandlung im Betrieb.

Im Frieden wird meist nur die niedrigste Transportdurchführungspriorität (3) erteilt. Die Transportdurchführungspriorität wird, soweit erforderlich, von der vorgesetzten Kommandobehörde oder entsprechenden Dienststelle des Bedarfsträgers gefordert.

206. Im Frieden kann die Verkehrskommandantur bei der Berechnung der benötigten Anzahl von Wagen für **Mannschaftstransporte und Truppentransporte** einen erhöhten Platzbedarf berücksichtigen, wenn die volle Kampfausstattung (Ausrüstung und Handwaffen) während des Transports am Mann ist. In diesem Falle ist bei der Transportanforderung (Feld 44/45) einzutragen: „Volle Kampfausstattung am Mann".

Ein erhöhter Platzbedarf kann nicht beansprucht werden, wenn nur die Friedenszusatzausstattung (Tuchbekleidung usw. im Bekleidungssack) und Privatgepäck (z. B. bei Verlegung) mitgeführt

[1]) Im folgenden nur noch als „Transportanforderung" und „Transportbescheid" bezeichnet

werden; das nicht zur Kampfausstattung gehörende Transportgut ist, soweit es nicht im Abteil untergebracht werden kann, in Gepäckwagen oder gedeckten Güterwagen (G-Wagen) zu befördern oder – bei kleineren Transporten – als Reisegepäck aufzugeben.

Liegewagen können angefordert werden (Feld 43), wenn der Transport

- während der Nacht stattfindet oder
- am Tage 10 Stunden überschreitet und ein sofortiger Übungsbeginn nach dem Ausladen vorgesehen ist.

Liegewagen werden ohne Betreuung durch die Deutsche Servicegesellschaft der Bahn mbH (DSG) bereitgestellt. Die Soldaten sind von Bediensteten der Deutschen Bundesbahn in die Bedienung der Liegen einzuweisen. Bei der Benutzung von Liegewagen entfällt die Berechtigung für die 1. Wagenklasse und der erhöhte Platzbedarf.

207. Gewöhnliches militärisches Gerät ist unter Angabe von Anzahl, Art der Ladung und Ladeklasse (Nr 107), nach Typen getrennt (Feld 46 ff.), anzumelden.

208. Militärisches Gerät der Sonderklasse ist, soweit es in die „Übersicht der Militärfahrzeuge der Sonderklasse" (DS 795) aufgenommen ist und eine Ordnungsnummer (Anlage 4) hat, unter Angabe von Anzahl, Typ und mit seiner Ordnungsnummer (Feld 46 ff.) anzumelden. Militärisches Gerät der Sonderklasse, das noch nicht in diese Übersicht aufgenommen ist, wird ebenfalls unter Angabe von Anzahl und Typ (Feld 46 ff.) angemeldet. Die Abmessungen – Länge, Breite, Höhe – sind (Felder 46 g – j ff.) anzugeben. Der Anforderung sind Maßskizzen in fünf Ausfertigungen beizugeben, aus denen Art, Gewicht und Abmessungen zweifelsfrei hervorgehen (Anlage 15[1]).

Die verlängerten Anmeldefristen gemäß Anlage 5/1, Anmerkung 5 und Anlage 5/2, Anmerkung 3 sind zu berücksichtigen.

209. Sonstiges militärisches Gerät (z. B. Kräder ohne Beiwagen und kleine Anhänger), das als **Beiladung** in Frage kommt und keine zusätzliche Ladefläche erfordert, ist (Feld 46 ff.) einzutragen.

Sonstiges, nicht auf Kfz verladenes Transportgut ist (Feld 46 ff.) ebenfalls gesondert aufzuführen.

Dabei sind die für den Transport erheblichen Merkmale (Felder 46 g – p ff.) anzugeben z. B. Flächen- oder Raumbedarf, Art der Pa-

[1]) Die Vordrucke sind bei den Güterabfertigungen zu beziehen.

lettierung, Bezeichnung der Munition und deren Einstufung nach Klasse, Ziffer und eventuell Buchstaben nach der Ausnahmegenehmigung Nr 1 M/1987 oder Nr 6 M/1986.

210. Für die **Zubereitung warmer Verpflegung** während der Fahrt sind Gepäckwagen anzufordern, ersatzweise gedeckte Güterwagen (G-Wagen). Soll bei längerer Transportdauer warme Verpflegung zubereitet und ausgegeben werden, ist der Typ und die Zahl der Feldkochherde anzugeben (Feld 46 ff.) und „Ausgabe warmer Verpflegung" (Feld 43) zu beantragen.

211. Werden **Transporte von Schadfahrzeugen** angefordert, sind zusätzlich anzugeben

- Art des Schadens,
- Veränderung des Fahrzeugumrisses, wenn damit das Lademaß überschritten wird und
- benötigte Ladehilfen durch Kräne oder sonstige Hilfsgeräte.

212. Bei der Anforderung von Truppentransporten mit **aufmunitionierten Gefechtsfahrzeugen** und mit **Munition beladenen Kraftfahrzeugen** (Nr 114) ist die Anzahl dieser Fahrzeuge mit Typ und die geladene Munition mit Bezeichnung und Einstufung nach den Ausnahmegenehmigungen (Feld 46 ff.) anzugeben.

213. **Marschkredite** für den An- und Abmarsch zum Einlade- bzw. vom Ausladebahnhof sind vom Bedarfsträger im Feld 43 zu beantragen. Die Einlade-Verkehrskommandantur veranlaßt die Marschbearbeitung.

Ausnahme: Eine gesonderte Marschanmeldung wird nötig, wenn im Zusammenhang mit dem Eisenbahntransport eine Marschübung vorgesehen ist.

Die Verkehrsregelung durch Polizei oder Feldjäger für Märsche ohne Marschkredit im Standortübungsbereich veranlaßt für den Marsch zum Einladebahnhof der Bedarfsträger und für den Marsch vom Ausladebahnhof die Auslade-Verkehrskommandantur.

Marschiert ein Truppenteil oder eine Dienststelle zum Einladen oder vom Ausladen nicht von bzw. zu bekannten Unterkünften (Kaserne, Truppenübungsplatz), sind die entsprechenden Orte oder Räume (z. B. Biwakräume) unter den entsprechenden Bahnhöfen in Klammern (Feld 30 bzw. 35) anzugeben.

214. **Bei Truppentransporten zu Truppenübungsplätzen und zu Übungen**, soweit möglich auch bei anderen Transporten, ist der voraussichtliche Tag des Rücktransports (Feld 43) anzugeben.

215. Notwendige Berichtigungen einer bereits abgegebenen Transportanforderung sind unverzüglich – spätestens jedoch 24 Stunden vor Beginn des Einladens – fernmündlich voraus und schriftlich bzw. fernschriftlich an die Verkehrskommandantur bzw. Bahndienststelle zu geben.

Der Anforderung kann für die Mehrkosten, die durch grob fahrlässig falsche Anforderung oder versäumte Abmeldung entstehen, haftbar gemacht werden.

216. Bedarfsträger der Bundeswehr im Ausland fordern Eisenbahntransporte ebenfalls mit der Transportanforderung (Anlage 8) an. Die Transportanforderung ist dann in einer NATO-Sprache (englisch oder französisch) abzufassen.

Die im Ausland jeweils zuständige militärische Verkehrs- bzw. Transportdienststelle erteilt aufgrund der Transportanforderung zunächst einen Zwischenbescheid, damit der Bedarfsträger die notwendigen Transportvorbereitungen treffen kann, und anschließend den Transportbescheid.

Die Übermittlung des Zwischenbescheids und des Transportbescheids erfolgt in einer NATO-Sprache, schriftlich, fernschriftlich oder fernmündlich.

IV. Voranmeldungen

217. Voranmeldungen sind im **Frieden** für Truppentransporte über Bataillonsstärke oder vergleichbarer Größenordnung so früh wie möglich, mindestens jedoch 21 Tage vor Transportbeginn vorzulegen, sofern nicht in den Anlagen 5/1 und 5/3 längere Anforderungsfristen vorgeschrieben sind.

Im **Krieg** sind bei der Verlegung von Großverbänden und bei anderen umfangreichen Transporten so früh wie möglich Voranmeldungen vorzulegen.

Die Voranmeldung ist fernschriftlich oder schriftlich entsprechend Anlage 7 bei der zuständigen Verkehrskommandantur einzureichen, bei Verlegung von Großverbänden ab Division aufwärts auch beim Territorialkommando.

Es ist zweckmäßig eine Übersicht über die Aufteilung der Truppenteile im Ausladeraum bzw. im Verfügungsraum beizufügen.

Die Voranmeldung entbindet nicht von der fristgerechten Vorlage der Transportanforderung (Anlage 8).

V. Transportbescheid

218. Aufgrund der Transportanforderung erteilt die zuständige Verkehrskommandantur den **Transportbescheid**. Dieser enthält – auf dem Vordruck, zur Beschleunigung als Fernschreiben – alle Angaben, die der Bedarfsträger für die Durchführung des Transports wissen muß (Anlage 8/8–12)[1]. Der Transportbescheid ist eine verbindliche Grundlage für den Transportbefehl.

Ist ein Transport unmittelbar bei einem Bahnhof (Anlage 5) angefordert worden, erhält der Bedarfsträger von diesem eine Mitteilung über freigehaltene Abteile bzw. über die „Art und Anzahl der Wagen, Einladestelle," Einladezeiten, wenn nötig auch die zu benutzenden Züge und die Abfahrtzeiten.

219. Militärische Eisenbahntransporte, die nach Anlage 5 bei der Verkehrskommandantur anzufordern sind, erhalten von dieser zur eindeutigen Kennzeichnung bei Bearbeitung und Durchführung sowie zur Tarnung **Fahrtnummern** (in der Bundesrepublik Deutschland im Frieden eine siebenstellige Zahl, Nr 220).

220. Im Krieg wird für jeden bei der Verkehrskommandantur angeforderten Eisenbahntransport (Anlage 5/2), im Frieden nur für grenzüberschreitende Transporte, eine **Internationale Fahrtnummer** erteilt. Aus ihr sind Transportdurchführungspriorität, Aufkommensland, Abfahrtstag, nationale Fahrtnummer und Bestimmungsland zu ersehen (Kennbuchstaben Anlage 9).

Beispiel: In der Internationalen Fahrtnummer „3-GE-07-05445-04-FR" bedeuten:

3	–	Transportdurchführungspriorität,
GE	–	Aufkommensland ist die Bundesrepublik Deutschland,
07	–	Abfahrtstag ist der 7. des Durchführungsmonats,
05445	–	die nationale Fahrtnummer der Bundesrepublik Deutschland, (davon bezeichnen die ersten beiden Ziffern den Staat, dem die Ladung gehört; 05 = Bundesrepublik Deutschland),

[1]) Bei Eisenbahn- und Bustransporten sind die Zeitangaben stets in der jeweils geltenden Ortszeit angegeben.

04 – die laufende Nummer eines Zuges mit der Fahrtnummer,
FR – Bestimmungsland des Eisenbahntransports ist Frankreich.

Muß das Abfahrtsdatum bei der Planung zunächst geschätzt werden, wird es in der Internationalen Fahrtnummer in Klammern gesetzt. Das wirkliche Abfahrtsdatum wird, sobald es feststeht, von der Einlade-Verkehrskommandantur im Transportbescheid bekanntgegeben.
Bei Rückfragen ist stets die Fahrtnummer anzugeben.

221. Bei der **Anforderung von Omnibussen der Eisenbahn für Mannschaftstransporte** nimmt die Verkehrskommandantur einen Kostenvergleich vor (Nr 102). Diese unterrichtet den Bedarfsträger, wenn die Kosten für den Eisenbahntransport niedriger liegen, und fordert ihn auf – vor Erteilung des Transportbescheides – zu entscheiden, welche Transportart er wählt. Im Transportbescheid (Feld 43) wird der vorab vereinbarte Nettobeförderungspreis (ohne Mehrwertsteuer) angegeben. Diesen vermerkt der Bedarfsträger auf der Vorderseite des von ihm als Beförderungspapier ausgestellten Militärtransportscheins (Anlage 1/3).

Kapitel 3

Durchführung von Eisenbahntransporten

I. Verantwortlichkeit und Zusammenarbeit

301. Bei der Durchführung von Eisenbahntransporten arbeiten eng zusammen

- der **Transportführer** und der **Ladeoffizier** als Verantwortliche des Bedarfsträgers,
- der **Aufsichtführende**, der **Aufsichtsbeamte**, der **Zugführer**, der **Wagenmeister** als Beauftragte der Eisenbahn,
- das in besonderen Fällen eingesetzte **Personal der Verkehrskommandantur**, außerdem
- im Krieg die **Beweglichen Verkehrskommandos** (BwglVerk-Kdo) der Verkehrskommandantur.

302. Für jeden militärischen Eisenbahntransport, bei dem Personen mitfahren, ist ein **Transportführer** einzuteilen. Bei kleineren Transporten ist er zugleich Ladeoffizier.

Werden in einem Zuge verschiedene Truppenteile oder Dienststellen befördert, ist ein (gemeinsamer) Transportführer durch besonderen Befehl zu bestimmen.

303. Der **Transportführer** ist verantwortlich für

- die Vorbereitung des Transports einschließlich der Unterrichtung nach Nr 316,
- die Verbindung zu den Dienststellen der Eisenbahnen und den militärischen Verkehrsdienststellen,
- die militärische Ordnung beim Einladen, während der Fahrt und beim Ausladen,
- die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen,
- die Einhaltung der Ein- und Ausladezeiten,
- die Sicherung des Transports gegen Angriffe, einschließlich Fliegerschutzmaßnahmen und Fliegerabwehr beim Ein- und Ausladen und während der Fahrt (Nr 351).

Er trägt eine **weiße Armbinde** am **linken Oberarm**.

304. Der **Ladeoffizier** ist verantwortlich für die praktische Durchführung des Ein- und Ausladens und für die Erledigung be-

sonderer, dabei anfallender Aufgaben gemäß dem Auftrag des Transportführers (Nr 303).

Bei Mannschaftstransporten und Truppentransporten setzt der Transportführer ihn als seinen Beauftragten zur Unterstützung ein. Bei Versorgungstransporten stellt der ein- bzw. ausladende Truppenteil oder Dienststelle den Ladeoffizier. Er trägt eine **weiße Armbinde** am **linken Oberarm**.

305. Der **Aufsichtführende der Eisenbahn** ist für die rechtzeitige Bereitstellung des Wagenmaterials und die betriebliche Abfertigung der Transporte zuständig. Er ist Ansprechpartner für den Transportführer bzw. den Ladeoffizier.

Auf Unterwegsbahnhöfen übernimmt der **Aufsichtsbeamte**, kenntlich durch rote Mütze, auf freier Strecke der **Zugführer** der Eisenbahn, die Aufgaben des Aufsichtsführenden. Auf Bahnhöfen ohne Aufsichtsbeamten übernimmt dessen Aufgaben der Zugführer. Wenn in Ausnahmefällen kein Zugführer eingeteilt ist, nimmt seine Aufgaben der Triebfahrzeugführer wahr. Die eisenbahndienstlichen Anordnungen des Aufsichtführenden, des Aufsichtsbeamten und des Zugführers sind zu befolgen.

Der Aufsichtführende ist kenntlich durch eine **weiße Armbinde** am **Oberarm**.

306. Der **Wagenmeister** ist zuständig für die eisenbahnseitige Prüfung, ob betriebssicher verladen wurde, besonders bei Transporten mit Lademaßüberschreitung (Lü-Transporte) (Einhaltung der vorgeschriebenen Breiten- und Höhenmaße, der Bestimmung über Lastgrenzen und der gleichmäßigen Belastung der Wagen). Er hat die Beachtung der sonstigen Vorschriften der Eisenbahnen über das Ein- und Ausladen der Fahrzeuge auf und von Eisenbahnflachwagen und das Befestigen der Fahrzeuge und Versorgungsgüter auf den Eisenbahnflachwagen zu prüfen. Ihre eisenbahntechnischen Anordnungen sind zu befolgen.

307. **Im Krieg** können **Bewegliche Verkehrskommandos** als Außenstellen und Bevollmächtigte der Verkehrskommandantur je nach Lage Überwachungs-, Verbindungs- und Sonderaufgaben im militärischen Verkehrsdienst übernehmen. Die Führer dieser Kommandos handeln im Auftrag des Verkehrskommandanten.

Im Frieden übernehmen bei größeren Ein- und Ausladungen und Übungen Offiziere und Unteroffiziere mit Portepee der militärischen Verkehrsdienststellen die Aufgaben der Beweglichen Verkehrskommandos, es sei denn, in Ausnahmefällen stehen Bewegliche Verkehrskommandos zur Verfügung.

Die Führer der Beweglichen Verkehrskommandos bzw. die zur Überwachung eingesetzten Offiziere und Unteroffiziere mit Portepee sind Vorgesetzte mit besonderem Aufgabenbereich.

Die zur Überwachung militärischer Eisenbahntransporte eingesetzten Soldaten der militärischen Verkehrsdienststellen sind durch eine **rote Armbinde mit gelbem achtspeichigem Rad am linken Oberarm** gekennzeichnet.

308. Beschwerden, welche die Abwicklung von Transporten betreffen, sind an den Aufsichtführenden der Eisenbahn und an die Verkehrskommandantur zu richten.

Eingriffe in den Bahnbetrieb sind verboten.

II. Transportvorbereitungen

309. Mit dem Eintreffen des Transportbescheids oder der Mitteilung der Eisenbahndienststelle über die Bereitstellung der angeforderten Eisenbahnwagen beginnen die **Vorbereitungen** für den Transport.

Sie umfassen

- Verbindungsaufnahme mit dem Verantwortlichen der Güterabfertigung bzw. dem Dienstvorsteher des Einladebahnhofes,
- Erkundung am Einladebahnhof,
- Aufstellen des Ladeplanes,
- Bereitstellen der für den Transport benötigten Schilder zur Kennzeichnung der Sonderabteile,
- Bereitstellen der Befestigungsmittel (Nr 314)[1]),
- Einteilen des für das Einladen und für die Fahrt benötigten Personals,
- Unterricht über Einladen und Transport,
- Regeln der Verpflegung während des Transports und
- Vorbereiten der Beförderungspapiere.

310. Der Transportführer, oder in seinem Auftrag der Ladeoffizier, hat so früh wie möglich – im Frieden mindestens einen Tag vor dem Einladen – mit dem Personal des Einladebahnhofs **Verbindung** aufzunehmen zur Feststellung

[1]) Dazu Verbindungsaufnahme mit dem Kettenpool nach den Besonderen Anweisungen für die Versorgung des Heeres (BesAnVII), Sonderdruck Nr 10 vom 15. 07. 1980. Dienststellen/Truppenteile der Luftwaffe und der Marine fordern bei Bedarf Verzurrketten/Ladekeile direkt beim MatAH – W II C 231 an.

- der Zusammensetzung des Zuges (Art der Wagen und Reihenfolge, in der sie an die Rampe gefahren werden),
- der Art und Anzahl der für Gefahrgut vorgeschriebenen Wagen,
- der Art, Anzahl und Leistungsfähigkeit der Ladestellen oder Ladestraßen (Rampenverhältnisse),
- der Art und Anzahl zur Verfügung stehender bzw. benötigter Ladegeräte, z. B. Überladebrücken,
- des Platzes für den Einsatz von behelfsmäßigen Rampen[1]) (Nr 357), wie der Zerlegbaren Kopframpe (ZKR), Brückengerät oder sonstigen behelfsmäßigen Rampen und, wenn nötig, von Sicherheitsbereichen und Absperrungen.

Die Zerlegbare Kopframpe wird bei Bedarf von der Verkehrskommandantur zugewiesen und ist im Frieden vom Einladenden zum Einladebahnhof zu bringen und dort aufzubauen. Das gleiche gilt für den Abbau und die Rückführung zum Einlagerungsort. Im Krieg baut die Verkehrskommandantur die Zerlegbare Kopframpe auf und ab.

Truppeneigenes Brückengerät (Nr 370) ist von der Truppe bereitzustellen und auf- und abzubauen. Der geplante Einsatz ist bei der Verkehrskommandantur anzumelden.

311. Die **Erkundung** am Einladebahnhof erstreckt sich auf

- die Verfügungsräume für die einladenden Truppenteile und Dienststellen,
- Anmarschwege und Zugänge zum Bahnhof und zu den Ladestellen (Beschilderung, Verkehrsregelung),
- sanitäre Anlagen,
- die nächste Sanitätseinrichtung und
- wenn nötig, Sicherheitsbereiche und Absperrungen.

Im Krieg sind zusätzlich

- der Einsatz von Sicherungen gegen Angriffe auf der Erde,
- Fliegerschutzmaßnahmen in den Verfügungsräumen und an den Ladestellen (Deckungsgräben, Luftschutzräume)[2]) und
- die Fliegerabwehr[2])

zu erkunden.

312. Der **Ladeplan** regelt im einzelnen die Aufteilung des Personals und des militärischen Geräts auf die für den Transport bereitgestellten Eisenbahnwagen, sowie die Einladezeit.

[1]) Sofern von der Verkehrskommandantur mit der Eisenbahn für diesen Bahnhof oder Stelle die Aufstellung einer behelfsmäßigen Rampe vereinbart und diese dem Bedarfsträger zugewiesen wurde.

[2]) ZDv 3/90 VS-NfD „Fliegerabwehr (zu Lande)"

Im Ladeplan ist die Reihenfolge, in der das militärische Gerät auf die im Transportbescheid aufgeführten Eisenbahnwagen verladen wird, festzulegen. Die Erkundungsergebnisse am Einladebahnhof sind bei Aufstellung des Ladeplans zu berücksichtigen.

313. **Sonderabteile** sind vorzusehen für
- den Transportführer,
- die Zugwache,
- den Zugführer der Eisenbahn und
- das Sanitätspersonal.

Das Sonderabteil des Zugführers ist im ersten Reisezugwagen hinter dem Triebfahrzeug freizuhalten. Bei starker Belegung des Zuges ist nur ein Sonderabteil vorzusehen; dem Zugführer ist dann ein Sitzplatz im ersten Reisezugwagen zur Verfügung zu stellen.

314. An **Befestigungsmitteln** hat der Bedarfsträger in ausreichender Menge und in vorgeschriebener Beschaffenheit **bereitzustellen** (Anlage 10)
- Verzurrketten, Spannketten, Spannseile,
- Ladekeile (Stahldornkeile, Holzkeile), Festlegewinkel,
- Bindedraht und Bindeseile sowie
- Nägel und das benötigte Werkzeug (Hammer und Zangen).

315. Für das Einladen sind einzuteilen
- ein Übernahmekommando zur Übernahme des Zuges,
- Wagentrupps zum Ab- und Aufborden der Flachwagen, zur Bedienung der Überladebrücken und zum Absenken und Einziehen der Stützeinrichtungen an den Flachwagen,
- wenn nötig, ein Rampentrupp zum Aufbau der Zerlegbaren Kopframpe,
- Einweiser für das Einladen des militärischen Geräts,
- eine Zugwache, im Krieg auch Sicherungskräfte,
- Warnposten zur Sicherung des Einladens gegen die Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb im Einvernehmen mit dem Aufsichtführenden der Eisenbahn (Nr 319) und
- ein Sanitätsdienstgrad (Nr 320).

316. Vor dem Einladen ist das Personal des Truppenteils oder der Dienststelle bzw. der Begleitkommandos von Versorgungstransporten zu unterrichten über
- den Gang des Einladens,
- die Aufgaben der eingeteilten Trupps und deren Verhalten auf dem Bahngelände,

- die Vorschriften für das Befestigen von militärischen Kettenfahrzeugen und Radfahrzeugen (Anlage 10),
- den Gebrauch der Verzurrketten und das Befestigen des militärischen Geräts,
- das Verhalten gegenüber dem Bahnpersonal,
- das Verbot der Benutzung von Lichtsignalen[1]) und Trillerpfeifen,
- das Verhalten beim Einladen, während der Fahrt, bei Aufenthalten auf Bahnhöfen und auf freier Strecke sowie bei Unfällen und anderen Störungen,
- das Verhalten auf elektrisch betriebenen Eisenbahnstrecken (Anlage 11) – **Lebensgefahr für Personen auf verladenem militärischem Gerät, Mindestabstand von der Fahrleitung 1,50 m** –,
- die Geheimhaltung (Zweck, Fahrtziel, Truppenteil, Verlauf des Transports) und
- die bei der Deutschen Bundesbahn vorgeschriebenen Schutzsignale.

I S I

Schutzsignale der Deutschen Bundesbahn sind

bei Tage:

Kreissignal mit rotweißer Signalflagge oder einem anderen Gegenstand oder durch kreisförmiges Schwingen des Armes allein.

Horn- oder Pfeifensignale: drei kurze Töne mehrmals hintereinander.

bei Nacht:

Schwingen einer rot abgeblendeten Laterne oder eines anderen leuchtenden Gegenstandes im Kreise.

Horn- oder Pfeifensignale: drei kurze Töne mehrmals hintereinander.

Das Schutzsignal ist von Wagen zu Wagen weiterzugeben, bis es den Triebfahrzeugführer und Zugführer erreicht hat.

Im Krieg sind die Beteiligten auch über das Verhalten bei Feindangriff auf den Transport während des Einladens und während der Fahrt zu unterrichten.

[1]) Ausnahme: Abgeblendete Taschenlampen mit **weißem** Licht dürfen nach Zustimmung des Aufsichtführenden der Eisenbahn bei Dunkelheit zum Einweisen von Fahrzeugen benutzt werden.

317. Kalte **Verpflegung** wird vor der Abfahrt ausgegeben, warme Verpflegung während der im Transportbescheid vorgeschriebenen Verpflegungsaufenthalte. Stellt die Eisenbahn Gepäckwagen zur Verfügung, besteht die Möglichkeit, warme Verpflegung auch während der Fahrt auszugeben. Warme Verpflegung darf während der Fahrt nur im Gepäckwagen (D-Wagen) zubereitet werden, ersatzweise auch in einem gedeckten Güterwagen (G-Wagen) (Nr 336).

318. Die **Beförderungspapiere** sind nach den Bestimmungen des Deutschen Eisenbahn-Militärtarifs (DEMT) auszufertigen. Das ist bei Einzel- und Truppentransporten bis vier Wagen der „Militärfrachtbrief", bei mehr als vier Wagen zusätzlich die „Nachweisung bei Abfertigung geschlossener Züge oder Wagengruppen auf einen Frachtbrief". Für die Frachtberechnung ist im Militärfrachtbrief bzw. in der Nachweisung das **Ladegewicht** (Leergewicht des Fahrzeuges nach dem Fahrzeugschein plus tatsächliche Beladung ohne Besatzung) anzugeben.

Für Militärreisezüge und Omnibusse der Eisenbahn ist der „Militärtransportschein" auszustellen.

319. Das **Betreten der Gleise** ist, außer zu Ladetätigkeiten verboten. Müssen beim Einladen Gleise betreten werden, ist äußerste Vorsicht geboten. Warnposten sind nach Absprache mit dem Aufsichtführenden aufzustellen, wenn neben einem befahrenen Durchgangsgleis eingeladen wird. S

Verantwortlich für die Sicherheit vor den Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb ist der Aufsichtführende der Eisenbahn. Seinen Warnungen und Anordnungen ist Folge zu leisten.

III. Einladen bei Truppentransporten

a Allgemeines

320. Das Einladen ist auch im Frieden **nach Möglichkeit** unter **kriegsmäßigen Bedingungen** durchzuführen. Örtliche Besonderheiten (z.B. Sperrzeiten für Kfz-Märsche, Wasserschutzgebiete, nahegelegene öffentliche Einrichtungen wie Schulen oder Kinder-

gärten) sind dabei zu berücksichtigen. Der Bedarfsträger hat das kriegsmäßige Einladen in der Transportanforderung (Anlage 8, Feld 43) zu vermerken.

S I Zur Vermeidung von Unfällen und aus anderen Sicherheitsgründen sind im Einvernehmen mit den Dienststellen der Eisenbahnen die Ladestellen und Kfz-Abstellräume stets abzusperren und von Zuschauern und unbeteiligten Soldaten freizuhalten.

Zu Truppentransporten soll ein **Kranwagen** oder ein **Bergepanzer** in der Nähe der Laderampe bereitgestellt werden.

Im Frieden muß ein **Krankenkraftwagen** an der Ladestelle bereitstehen und ein Sanitätsoffizier (Arzt) erreichbar sein.

321. Der Transportführer oder der Ladeoffizier leitet das Einladen. Die nachstehende Reihenfolge des Einladens gilt als Anhalt:

1. Einsetzen der
   - Zugwache als Posten,
   - Warnposten zur Sicherheit gegen Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb (Nr 319) und
   - Sicherungskräfte im Krieg.
2. Übernehmen des Zuges und Einteilen der Wagen nach dem Ladeplan.
3. Empfangen der Ladegeräte und Herrichten der Wagen und Rampen.
4. Bereitstellen der einzuladenden Truppenteile oder Dienststellen in Verfügungsräumen, Abrufen der Fahrzeuge bzw. des Ladegutes und Heranfahren an die Ladestellen.
5. Einladen des militärischen Geräts und sonstiger Güter.
6. Überprüfen des korrekten Einladens.
7. Abgeben der Ladegeräte und Übergeben der Beförderungspapiere.
8. Befehl an die Soldaten, einzusteigen.

322. Bei **Übernahme des Zuges** prüft der Transportführer oder der Ladeoffizier, ob alle Wagen entsprechend dem Transportbescheid (Feld 44 d) gestellt wurden. Ferner ist bei **Reisezugwagen** zu prüfen, ob die Wagen sauber und die Fenster, die Türen und Sitzplätze unversehrt sind, Abortanlagen, Heizung, Beleuchtung funktionieren und Wasser vorrätig ist. Bei **Güterwagen** ist zu prüfen, ob Bodenbelag, Zubehör, Rungen, Stirn- und Seitenwände vollständig und unbeschädigt sind.

Schäden und andere Beanstandungen meldet der Transportführer dem Aufsichtführenden der Eisenbahn (oder dem Wagenmeister), der das Notwendige veranlaßt. Größere Schäden sind gemäß Nr 341 schriftlich festzuhalten.

Die Beschriftung von Reisezugwagen mit der Nummer der Einheit oder Dienststelle ist nicht gestattet. Es sind vorbereitete Zettel (z.B. 2. Kompanie, III. Zug) an die Fenster zu kleben oder über die Türgriffe zu hängen. Eine Beschriftung mit einer offenen Angabe des Truppenteils (z.B. 2./PzBtl 213) ist verboten.

Sonderabteile sind nach beiden Seiten durch Schilder zu kennzeichnen (z.B. Transportführer, Zugwache, Zugführer), das Sanitätsabteil durch ein rotes Kreuz auf weißem Grund in kleiner Ausführung.

323. Zum **Empfang der Ladegeräte**, zum **Herrichten der Wagen zum Einladen** und, wenn nötig, zum **Aufbau der Zerlegbaren Kopframpe** sind ein Ladeoffizier sowie die Wagen- und Rampentrupps rechtzeitig – den einladenden Truppenteilen/Dienststellen voraus – zu entsenden.

324. Die einladenden Truppenteile oder Dienststellen halten sich im **Verfügungsraum** bereit. Das ist nach Möglichkeit auch im Frieden anzustreben. Posten sind – falls erforderlich – zur Sicherung des Einladens aufzustellen. Der Transportführer oder Ladeoffizier oder sein Beauftragter ruft jeweils nur so viele Fahrzeuge oder Ladegut zu den Ladestellen ab, wie gleichzeitig verladen werden können. Während des Einladens nicht benötigtes Personal bleibt bis zum Zeitpunkt des Einsteigens im Verfügungsraum. Ansammlungen auf Zufahrtstraßen, Bahnhofsvorplätzen, Ladestraßen und Rampen sind zu vermeiden.

Zur Abwehr von Feindangriffen aller Art sind Sicherungen aufzustellen.

Truppenteile und Dienststellen in Verfügungsräumen müssen sich tarnen und, soweit möglich, Deckung aufsuchen.

325. **Ruhe und Disziplin** erleichtern und beschleunigen das Einladen. Nur Transportführer, Ladeoffizier und Führer der eingeteilten Trupps – neben dem Personal der militärischen Verkehrsdienststellen nach Nr 307 – geben Befehle. Von Zeichen (z.B. Einwinken der Fahrzeuge) ist weitgehend Gebrauch zu machen. Zu Lichtzeichen bei Nacht sind jedoch nur abgeblendete Taschenlampen mit **weißem Licht**, nach Zustimmung des Aufsichtführenden der Eisenbahn, erlaubt; während des Rangierens dürfen keine Lichtzeichen gegeben werden (Nr 316).

326. **Auf elektrisch betriebenen Eisenbahnstrecken ist vor Beginn des Einladens der Strom über dem Ladegleis abzuschalten**

und die Oberleitung zu erden. Der Transportführer vergewissert sich beim Aufsichtführenden der Eisenbahn, daß der Strom abgeschaltet und die Oberleitung geerdet ist. Erst dann darf er den Befehl zum Einladen erteilen (Anlage 11).

b Einladen von militärischem Gerät

327. Mit dem Einladen darf erst begonnen werden, wenn die Eisenbahnwagen auf dem Ladegleis ordnungsgemäß festgelegt und von dem verantwortlichen Eisenbahnbeamten freigegeben sind.

Vor dem Befahren von Eisenbahnwagen über Kopframpen – z.B. vor dem Einladen von Fahrzeugen[1]) oder dem Beladen der Wagen mit Gabelstaplern – ist zu prüfen, ob der jeweilige Wagen gegen unbeabsichtigtes Bewegen gesichert ist. Ist er nicht gesichert, so ist er, soweit vorhanden, durch Anziehen der Feststellbremse und mit Radvorlegern oder vorübergehend auch mit Hemmschuhen zu sichern. Fahrzeuge fahren auf und über die Eisenbahnwagen mit Schrittgeschwindigkeit (3–5 km/h); dabei ist vorsichtig anzufahren und zu bremsen; ruckartige Lenkbewegungen sind zu vermeiden.

328. Die **Spezialflachwagen** der Deutschen Bundesbahn der Bauart Rlmmps 650 und Samms 709/710 sowie die bundeswehreigenen Eisenbahnspezialflachwagen (FlWgBw) sind an den Wagenenden mit je zwei Stützeinrichtungen ausgerüstet. Diese sind an der Stirn- bzw. Ladeseite des Flachwagens abzusenken, wenn

- militärisches Gerät über eine schräge Rampe (z.B. behelfsmäßige Rampe) ein- oder ausgeladen wird (Nr 371),
- die Oberfläche der Laderampe und die des Flachwagens nicht auf gleicher Höhe liegen.

Darüber hinaus ist das Abstützen der Flachwagen, die mit Stützeinrichtungen versehen sind, nur beim Verladen von Kettenfahrzeugen und nur dann erforderlich, wenn diese mehr als 45 t wiegen. Es ist ausreichend, wenn dabei die befahrenen Wagenenden einseitig (in der Regel an der leichter zugänglichen Seite) abgestützt werden. Ausnahmen von dieser Bestimmung befehlen die Verkehrskommandanturen bzw. ordnen die Beauftragten der Eisenbahn (Nr 301) an.

[1]) Bei anderem militärischem Gerät ist sinngemäß zu verfahren, im folgenden werden nur die Fahrzeuge angesprochen

Werden Stützeinrichtungen benutzt, ist folgendes zu beachten:

- Stets muß eine ausreichende und feste Auflagefläche vorhanden sein (notfalls Holzunterlagen – besonders in Gleisbögen – verwenden).
- Die Stützeinrichtungen sind so weit abzusenken, daß zwischen Stützfuß und Unterlage etwa 5–7 cm Abstand bleiben.
- Werden die Stützeinrichtungen verstellt, sind sie mit den Steckbolzen zu sichern.
- Nach Beendigung des Ein- oder Ausladens sind die Stützeinrichtungen sofort wieder einzuziehen.

Auf der Ladefläche hochstehende Halteringe sind vor Befahren der Güterwagen zum Ein- und Ausladen in die Einsparungen zu legen.

329. Das **Einladen über Kopframpe** ist, wenn immer möglich, anzuwenden. Mit Hilfe von Überladebrücken ist von der Kopframpe aus über möglichst viele Wagen durchzufahren (Anlage 12/1–2).

Bei Eisenbahnwagen mit umklappbaren Seiten- und Stirnwänden aus Stahl kann für Radfahrzeuge mit einer Achslast bis 10 t auf Überladebrücken verzichtet werden.

Das Einladen ist zu unterbrechen, wenn zwischen Kopframpe und dem ersten Eisenbahnwagen der Abstand so groß geworden ist, daß die Überladebrücken nicht mehr sicher aufliegen.
Für Kettenfahrzeuge sind Überladebrücken nicht erforderlich.
Beim **Einladen über Seitenrampe** fahren die Fahrzeuge schräg auf den Eisenbahnwagen und von dort aus über möglichst viele weitere Wagen (Anlage 12/3). Hölzerne Stirn- und Seitenwände und Rungen dürfen nicht als Unterlage oder Überladebrücken (Auflagen auf Puffer) benutzt werden. Dazu sind ausschließlich die eisernen Überladebrücken zu verwenden.

Fahrzeuge sind so einzuladen, daß die **Last** gleichmäßig auf beide Wagenachsen oder Drehgestelle verteilt ist. Die Längsachse des verladenen Fahrzeuges muß über der Längsachse des Eisenbahnwagens liegen.

Werden Fahrzeuge der Ladeklassen II bis V zusammengeladen, ist ein Mindestabstand von 30 cm von Fahrzeug zu Fahrzeug einzuhalten, damit eine ausreichende Befestigung der Fahrzeuge gewährleistet ist.

Die Wagenachsen sind möglichst gleichmäßig zu belasten. Hierzu ist das schwerere Fahrzeug so weit wie möglich zur Wagenmitte zu stellen, das leichtere näher zum Wagenende.

330. Für jedes Fahrzeug ist ein Einweiser einzuteilen, der für ein gleichmäßiges und sicheres Fahren über mehrere Wagen sorgt. Er winkt das Fahrzeug durch Sichtzeichen so lange ein, bis es sich auf 10 m genähert hat. Dann gibt er das Haltezeichen. Erst nach dem Halt geht er vorwärts auf einen neuen Platz, von dem aus er ungefährdet das Fahrzeug weiter einweisen kann (Anlage 12/1–3). Kein Einweiser darf bei seiner Tätigkeit rückwärts gehen:

Unfallgefahr

Muß ein Fahrzeug beim Einladen rückwärts fahren, ist zur Unterstützung des Einweisers ein zweiter einzuteilen. Dieser hat seinen Platz neben dem Eisenbahnwagen so zu wählen, daß er den Raum hinter dem Fahrzeug übersehen kann und ständige Blickverbindung mit dem ersten Einweiser hat. S

Der erste Einweiser muß sofort das Haltezeichen geben, wenn die Blickverbindung zum zweiten abreißt.

Zwischen dem rückwärtsfahrenden Fahrzeug und anderen Fahrzeugen oder Hindernissen dürfen sich keine Personen aufhalten, wenn der Abstand weniger als die Länge eines Eisenbahnwagens beträgt. Wenn ein Fahrzeug gegen die Ladekeile gefahren wird, darf sich keine Person auf diesem Eisenbahnwagen aufhalten.

Werden zwei oder mehr Fahrzeuge in Längsrichtung auf einen Flachwagen verladen, hat der Einweiser seinen Platz neben dem Wagen so zu wählen, daß er den Raum zwischen den Fahrzeugen übersehen kann und Blickverbindung mit dem Fahrer hat. Wenn nötig, ist zur Unterstützung ein zweiter Einweiser einzuteilen. Die Bestimmungen für das Einweisen beim Einladen gelten sinngemäß auch für das Ausladen.

331. **Kettenfahrzeuge** sind grundsätzlich über Kopframpen zu verladen. Über Seitenrampen ist nur im Ausnahmefall zu verladen. Dabei ist besondere Vorsicht geboten, damit Beschädigungen der Rampen und Güterwagen vermieden werden.

Bevor ein Fahrzeug verladen wird, muß die Besatzung – mit Ausnahme des Fahrers – absitzen (Unfallgefahr durch Abkippen vom Eisenbahnwagen). Schwenkbare Waffen und sonstige schwenkbare Teile (z.B. Kranausleger) sind so fest zu verzurren oder festzulegen, daß sie sich während der Fahrt nicht bewegen können und nicht über das Lademaß hinausragen. Geschützrohre und -türme sind in Transportstellung festzulegen. S

Beim Einladen von militärischem Gerät der Sonderklasse mit Ordnungsnummer sind oft besondere Auflagen zu erfüllen (z.B. Abbau von Teilen, die das Lademaß überschreiten).

Diese Auflagen erteilt die Verkehrskommandantur im Transportbescheid.

332. **An allen Fahrzeugen** sind vor dem Einladen die Antennen einzuziehen oder abzunehmen (Anlage 11). §

333. Für das **Befestigen** militärischer Fahrzeuge auf Eisenbahnwagen gelten die in Anlage 10 aufgeführten Vorschriften. Die Fahrzeuge sind mit den Verzurrungsmitteln (Verzurrketten und Ladekeilen) so sicher zu befestigen, daß sie sich auch bei starken Stößen und Erschütterungen nicht verschieben. Werden Stahldornkeile verwendet, fahren die Fahrzeuge gegen die an einem Ende vorgelegten Keile so auf, daß die Dorne in den Wagenboden gedrückt werden, dann sind die Dorne der am anderen Fahrzeugende von Hand fest angesetzten Keile durch Zurückfahren einzudrücken. Schließlich fährt das Fahrzeug wieder vor, so daß es fest zwischen den Keilen steht.

Bei Verwendung von Holzkeilen sind zunächst an einem Fahrzeugende die Keile auf dem Wagenboden festzunageln. Danach ist mit dem Fahrzeug gegen die befestigten Keile zu fahren, bevor mit dem Festnageln der Keile am anderen Ende des Fahrzeugs begonnen wird.

Bei Fahrzeugen mit einem Ladegewicht unter 6 t sind Holzkeile zu verwenden, da wegen des geringen Bodendrucks der Räder die Stahldorne nicht tief genug eingedrückt werden.

Verzurrketten, Bindedraht usw. sind am Eisenbahnwagen nur an den dafür vorgesehenen Befestigungsringen, Ösen oder Haken (aus Rundstahl von mindestens 16 mm Durchmesser) anzubringen, keinesfalls an Teilen des Laufwerks oder der Federung.

334. **Verladene Fahrzeuge** sind gegen Unfall und Diebstahl zu sichern durch

- Anziehen der Feststellbremse oder Einlegen eines kleinen Ganges, sofern es die Konstruktion erlaubt,
- Schließen des Kraftstoffabsperrhahnes,
- Verschließen der Werkzeugkästen,
- Verschließen des Fahrerhauses und
- Verriegeln der Klappen, Türen und Luken.

Hat ein Fahrzeug ein Flüssigkeitsgetriebe, ist der Wählhebel auf Parkstellung zu schalten.

Es ist dafür zu sorgen, daß der Motor sich nicht selbsttätig in Betrieb setzen kann.

Die Kraftstoffbehälter und mit den Fahrzeugen fest verbundene Vorratsbehälter dürfen Kraftstoff enthalten.

335. Verladene **Krafträder** sind sorgfältig mit Verzurrungsmitteln (Stricken oder Draht) zu befestigen, da ein Verkeilen nicht möglich ist.

336. Feldkochherde dürfen zur Zubereitung warmer Verpflegung während der Fahrt nur in Gepäckwagen (D-Wagen) eingesetzt werden, ersatzweise auch in gedeckten Güterwagen (G-Wagen). Die Sicherheitsbestimmungen sind dabei einzuhalten (Anlage 14).

337. Erdsporne von Geschützen sind durch Unterlegen von Hölzern abzusichern, damit der Wagenboden nicht beschädigt wird.

338. Die Stirnwände und Seitenwände der Eisenbahnwagen sind nach dem Einladen einzusetzen bzw. hochzuklappen, die Rungen sicher auf dem Wagenboden zu lagern oder an den Längsseiten des Wagenuntergestells in den dafür vorgesehenen Rungenkästen unterzubringen.

Militärische Geräte, die breiter sind als die lichte Weite der Seitenwände von K-Wagen[1]), sonst jedoch innerhalb des Internationalen Lademaßes bleiben, dürfen auf diesen Wagen befördert werden, wenn die Seitenwandklappen herabhängen und mit Draht an dem am Untergestell durchgehenden Rungenstützrahmen festgebunden werden. Bei den, am häufigsten gestellten, Flachwagen der Wagengattungen Kbs/Kls (Anlage 2) müssen die Seitenwände an beiden Wagenenden während der Fahrt stets hochgeklappt sein, da sonst das Lademaß überschritten wird; im übrigen sind herabhängende Seitenwände bei diesen Wagen mit den dafür vorgesehenen Haken und Ösen zu befestigen. Auf diese Wagen dürfen daher an den Wagenenden nur Fahrzeuge bis 2,75 m Breite verladen werden.

c Beendigung des Einladens

339. Das Einladen ist spätestens zu der im Transportbescheid festgesetzten Zeit zu beenden, damit die vorgeschriebene Abfahrtszeit eingehalten wird.

Nach Beendigung des Einladens sind Feststellbremsen an den Eisenbahnwagen zu lösen und Radvorleger und Hemmschuhe zu entfernen. Das Personal steigt, auf Befehl des Transportführers, in die Reisezugwagen erst dann ein, wenn das Einladen beendet ist.

---

[1]) K-Wagen = zweiachsige Flachwagen in Regelbauart

Im Frieden kann das Personal auf Befehl früher einsteigen. Handwaffen und Ausrüstung sind so unterzubringen, daß Beschädigungen der Waffen und der Abteile vermieden werden. Es sind Wagenälteste einzuteilen.

d Maßnahmen nach dem Einladen

340. Das von der Eisenbahn empfangene Ladegerät (Überladebrücken usw.) ist nach dem Einladen der Eisenbahndienststelle zurückzugeben und zum dafür bestimmten Lagerort zu bringen.

341. Über fehlendes oder beschädigtes Gerät nimmt die Eisenbahn eine schriftliche Verhandlung (DB-Vordruck 426 32 A **Beschädigungsbericht**) auf, die der Aufsichtführende und der Transportführer unterzeichnen.

342. Nach dem Einladen prüfen Transportführer und Aufsichtführender gemeinsam, ob sachgemäß eingeladen ist. Wird aus irgendwelchen Gründen (z.B. Ausfall eines Fahrzeugs) ein laut Transportbescheid bereitgestellter Eisenbahnwagen nicht benötigt, ist er dem Aufsichtführenden zur Verfügung zu stellen. Er darf im Frieden aus Gründen der Wirtschaftlichkeit keinesfalls unbeladen im Transportzug mitlaufen, soweit nicht die Eisenbahn aus betriebsinternen Gründen den Mitlauf anordnet. In diesem Fall ist im Militärfrachtbrief Feld 16 die Wagenzahl zu ändern und in den Feldern 23 bis 25 folgender Vermerk aufzunehmen:

„Eisenbahnwagen Typ ... wurde(n) als Leerwagen auf Anordnung der DB aus eisenbahntechnischen Gründen mitgeführt."

343. Die **Beförderungspapiere** sind dem Aufsichtführenden zu übergeben (Nr 318).

344. Der Transportführer teilt dem Aufsichtführenden, sobald die Posten eingezogen sind, die Abfahrtbereitschaft mit.

e Einladen von Versorgungsgütern (außer Fahrzeugen und Waffen)

345. Bei Versorgungsgütern gelten die **„Beladevorschriften der Deutschen Bundesbahn"** (Anlage III und V zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abteilung A); die entsprechenden internationalen Vorschriften der Anlage II zum Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Ver-

kehr (RIV) sind darin enthalten. Die „Beladevorschriften" liegen bei den Bahnhöfen (Güterabfertigungen) aus.

Der Bedarfsträger muß ausreichendes Ladepersonal und -gerät (Kräne, Gabelstapler) bereitstellen. Die Ladefristen sind einzuhalten.

Beim Einladen von Munition sind die „Bestimmungen für den Transport und Umschlag von Munition"[1]) und die „Allgemeinen Schutz- und Sicherheitsbestimmungen für den Umgang mit Munition"[2]) unbedingt zu beachten (Nr 114). Es besteht **Rauchverbot!**

IV Verhalten während des Eisenbahntransports

346. Für das Verhalten während des Transports gelten die allgemeinen Vorschriften der Eisenbahn für den öffentlichen Verkehr. Darüber hinaus sind die nachfolgenden Bestimmungen einzuhalten; sie sind in einem vorbereitenden Unterricht (Nr 316) bekanntzugeben.

347. Die eingeteilten Wagenältesten sorgen für Ruhe und Ordnung in ihren Wagen.

Während der Fahrt ist der Aufenthalt von Personen außerhalb der Reisezugwagen verboten.

S **Im Frieden** ist es verboten, daß Soldaten auf **offenen** Eisenbahnwagen – auch in verladenen Fahrzeugen – und auf Triebfahrzeugen mitfahren.

Im Krieg befiehlt der Transportführer die Aufgaben und die Zahl der Soldaten, die auf offenen Eisenbahnwagen mitfahren (z.B. für die Fliegerabwehr). Er kann auch mit Einverständnis der Eisenbahndienststellen, auch des Zugführers oder des Triebfahrzeugführers, anordnen, daß Soldaten auf dem Triebfahrzeug mitfahren, wenn die Lage und die Sicherheit des Transports es verlangen.

Alle auf offenen Eisenbahnwagen oder in verladenen Fahrzeugen mitfahrenden Personen sind eingehend auf die Gefahren beim S Fahren durch Tunnels, unter Brücken und auf elektrisch betriebenen Strecken (Anlage 11) hinzuweisen. Das Geben von Zeichen und Signalen – außer den vereinbarten Schutzsignalen (Nr 316) – ist verboten.

[1]) ZDv 34/260 „Bestimmungen für den Transport von Munition" (mit Verladebeispielen)

[2]) ZDv 34/210 „Allgemeine Schutz- und Sicherheitsbestimmungen für den Umgang mit Munition"

348. Bei **Aufenthalten** hat der Transportführer sich beim Aufsichtsbeamten oder beim Zugführer (Nr 305) über **Grund und Dauer** zu unterrichten. Bei Halten auf Bahnhöfen und auf freier Strecke darf nur auf Befehl des Transportführers mit vorheriger Erlaubnis des Zugführers bzw. Zugbegleitpersonals ausgestiegen werden.

Eigenmächtiges Aussteigen ist verboten. Im allgemeinen ist es auf Bahnhöfen nur dann gestattet auszusteigen, wenn der Aufenthalt länger als 10 Minuten dauert.

Ist die Erlaubnis zum Aussteigen erteilt, sind die Posten der Zugwache – im Krieg auch Sicherungen – aufzustellen. Bei längeren Aufenthalten ist die Befestigung der verladenen Fahrzeuge zu überprüfen.

Auf elektrisch betriebenen Eisenbahnstrecken ist das **Besteigen offener Eisenbahnwagen und der verladenen Fahrzeuge oder Ladungen bei eingeschaltetem Strom ausnahmslos verboten.**

Die Sicherheitsbestimmungen der Anlage 11 sind einzuhalten. Die Zugwache und etwa darüber hinaus eingeteilte Warnposten achten darauf, daß niemand bei eingeschalteter Oberleitung offene Eisenbahnwagen und die verladenen Fahrzeuge besteigt oder auf andere Weise den Sicherheitsabstand zur Oberleitung unterschreitet. S

Bei einem Halt auf freier Strecke darf nur auf Befehl und nur auf der dem Nachbargleis abgewandten Seite ausgestiegen werden. Es sind Posten einzuteilen, die vor dem Betreten des Nachbargleises und vor dem Herannahen eines Zuges warnen (Nr 319). Bei längeren Aufenthalten teilt der Zugführer dem Transportführer mindestens 5 Minuten vor der voraussichtlichen Abfahrt mit, daß die Soldaten wieder einsteigen müssen.

349. Bei **Unfällen im Zuge** ist, wenn nötig, die Notbremse zu ziehen bzw. von den in Nr 316 befohlenen Notsignalen Gebrauch zu machen.

Bei eisenbahnbetrieblichen Störungen setzt sich der Transportführer in Verbindung

- bei Halten auf freier Strecke mit **dem Zugführer,**
- bei Halten in Bahnhöfen mit **dem Bahnhofsvorsteher** oder **dem Aufsichtsbeamten.**

350. Für Eisenbahntransporte besteht, besonders im Krieg, jederzeit die Möglichkeit, daß sie **angehalten, abgedreht** oder **umgeleitet** werden oder daß sie **vorzeitig** bzw. auf anderen als im Transportbescheid angegebenen Bahnhöfen **ausgeladen** werden.

Die Entscheidung darüber teilt dem Transportführer das Eisenbahnpersonal (Aufsichtsbeamte, Zugführer) mit, sie ist für ihn bindend.

Die vorgesetzte Kommandobehörde oder Dienststelle wird von der Verkehrskommandantur unterrichtet.

Im Krieg entscheidet, wenn keine Verbindung zur vorgesetzten Dienststelle oder zur militärischen Verkehrsdienststelle besteht, der Transportführer im Einvernehmen mit dem Eisenbahnpersonal, ob und wohin der Transport umgeleitet wird oder wo er ausgeladen wird. Er trägt dann die Verantwortung für die Abweichung vom Transportbescheid.

Bei Versorgungstransporten unterstützt die Verkehrskommandantur den Bedarfsträger bei den für einen Umschlag und einen Weitertransport mit anderen Transportmitteln nötigen Maßnahmen.

S I S I

351. Bei **Feindeinwirkung** entscheidet der Transportführer über die zu treffenden Maßnahmen. Die Fliegerabwehr auf elektrisch betriebenen Strecken ist verboten, wenn die **Oberleitung unter Strom** steht. Das Zerschießen der Oberleitung ist unter allen Umständen zu vermeiden (Anlage 11, Nr 6). Bei Fliegeralarm bzw. Luftangriffen während des Aufenthalts auf Bahnhöfen werden Transporte, soweit es bahnbetrieblich möglich ist, aus den Bahnhöfen herausgezogen. Das Begleitpersonal von Versorgungstransporten verhält sich im Frieden und im Krieg bei Störungen, Unfällen oder Angriffen sinngemäß.

V. Ausladen

a Allgemeines

352. Das **Ausladen** ist auch im Frieden nach Möglichkeit unter kriegsmäßigen Bedingungen durchzuführen.

Bei Truppentransporten leitet der Transportführer bzw. der Ladeoffizier das Ausladen, bei Versorgungstransporten ein Verantwortlicher des Empfängers. Beim Ausladen von Truppentransporten besteht – besonders im Krieg – nicht immer die Möglichkeit zu Vorbereitungen. Dann können Transportführer und Ladeoffizier nur die unmittelbar zum Ausladen gehörenden Aufgaben wahrnehmen. Zur Festlegung und Erkundung der Sammelplätze (abgesetzt von den Ausladestellen), der Abmarschwege, Verkehrsregelung usw. sind besondere **Erkundungskommandos** einzuteilen.

Nur auf Befehl des Transportführers darf ausgestiegen werden.

353. Ausgeladen wird möglichst in folgender Reihenfolge:

1. Zugwache aufstellen, im **Krieg** auch Sicherungskräfte.
2. Verbindung mit den Bahndienststellen (Bahnhofsvorsteher, Aufsichtsbeamter) durch Transportführer oder Ladeoffizier aufnehmen.
3. Ausladeverhältnisse prüfen (Anzahl, Lage und Leistungsfähigkeit der Rampen), das Aussteigen der Soldaten regeln.
4. Sammelplätze, Abmarschwege usw. erkunden.
5. Warnposten zur Sicherung des Ausladens gegen die Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb aufstellen; zuvor das Einvernehmen mit dem Aufsichtführenden der Eisenbahn herstellen.
6. Rampen- und Ladetrupps zur Erkundung der Rampen sowie zum Empfangen und Bereitstellen der Ladegeräte einsetzen.
7. Befehl zum Aussteigen der übrigen Soldaten erteilen; Fahrer und Einweiser halten sich in der Nähe der Rampen bereit; alle übrigen nicht für das Ausladen benötigten Soldaten und sonstige Personen sind auf die Sammelplätze zu führen.
8. Nach Bereitstellen der Wagen an den Rampen das militärische Gerät und sonstige Güter ausladen.

354. Auf elektrisch betriebenen Eisenbahnstrecken ist vor Beginn des Ausladens der Strom über dem Ladegleis abzuschalten und die Oberleitung zu erden. Der Transportführer vergewissert sich beim Aufsichtführenden der Eisenbahn, daß der Strom abgeschaltet und die Oberleitung geerdet ist. Erst dann darf er den Befehl zum Ausladen erteilen und mit dem Ausladen beginnen lassen (Anlage 11). S

b Ausladen von militärischem Gerät und sonstigen Gütern

355. Mit dem Ausladen darf erst dann begonnen werden, wenn die Eisenbahnwagen auf dem Ladegleis ordnungsgemäß festgelegt sind und der verantwortliche Eisenbahnbeamte sie zum Ausladen freigegeben hat.

Vor dem Befahren von Eisenbahnwagen über Kopframpen – z.B. vor dem Ausladen von Fahrzeugen[1]), oder vor dem Ausladen der Wagen mit Gabelstaplern – ist zu prüfen, ob jeder Wagen gegen unbeabsichtigtes Bewegen gesichert ist. Ist er nicht gesichert, so S

[1]) Bei anderem militärischen Gerät ist sinngemäß zu verfahren, im folgenden werden nur die Fahrzeuge angesprochen

S

ist er durch Anziehen der Feststellbremse – soweit vorhanden – sowie durch Radvorleger oder vorübergehend auch durch Hemmschuhe festzulegen.

Fahrzeuge fahren auf und über die Eisenbahnwagen mit Schrittgeschwindigkeit (3–5 km/h); dabei ist vorsichtig anzufahren und zu bremsen; ruckartige Lenkbewegungen sind zu vermeiden.

Über **Kopframpen** werden Fahrzeuge je nach dem, wie die Wagen bereitgestellt werden, vorwärts oder rückwärts abgefahren.

Über **Seitenrampen** ist nach Möglichkeit vorwärts abzufahren.

Die Bestimmungen für das Absenken der Stützeinrichtungen, die Verwendung von Überladebrücken und das Einweisen beim Einladen (Nr 328–330) gelten sinngemäß auch für das Ausladen.

Zu Truppentransporten soll ein Kranwagen oder ein Bergepanzer in der Nähe der Rampe bereitgestellt werden. Im Frieden muß ein **Krankenkraftwagen** an der Ausladestelle bereitstehen und ein Sanitätsoffizier (Arzt) erreichbar sein.

Bei Versorgungstransporten muß der Empfänger ausreichendes Ladepersonal und Ladegerät sowie Transportraum zum Abtransport bereitstellen.

356. Ist ausgeladen, sind Stirn- und Seitenwände sowie Rungen wieder einzusetzen.

Zur Sicherung der Eisenbahnwagen gegen unbeabsichtigtes Bewegen sind angezogene Feststellbremsen zu lösen und Radvorleger und Hemmschuhe zu entfernen. **Die Eisenbahnwagen – auch bundeswehreigene Flachwagen (FlWgBw) – sind besenrein zurückzugeben.**

Befestigungsmittel, besonders Nägel und Draht, sind sorgfältig zu entfernen.

Schäden an Eisenbahnwagen und Ladegeräten meldet der Transportführer oder der Ladeoffizier dem Aufsichtführenden der Eisenbahn (oder dem Wagenmeister), der das Notwendige veranlaßt (Nr 341). Der Transportführer oder der Ladeoffizier übergibt dem Aufsichtführenden den Zug oder die Wagen, wenn beide gemeinsam geprüft haben, ob das Ausladen ordnungsgemäß abgeschlossen ist. Das empfangene Ladegerät ist der Bahndienststelle zurückzugeben und zu den Lagerstellen zu bringen.

Transportschäden an Militärgütern sind sofort nach Feststellung der Güterabfertigung bzw. dem Bahnhofsvorsteher zu melden und aufnehmen zu lassen (Nr 341).

VI. Einladen und Ausladen von militärischem Gerät über behelfsmäßige Rampen

a Allgemeines

357. Das Ein- und das Ausladen von Fahrzeugen[1]) auf und von Eisenbahnwagen geschieht normalerweise über ortsfeste Kopframpen, bei Radfahrzeugen auch über ortsfeste Seitenrampen. Falls beide nicht zur Verfügung stehen, können behelfsmäßige Rampen, wie eine Zerlegbare Kopframpe oder truppeneigenes Brückengerät (Nr 370) eingesetzt werden.

Truppentransporte müssen in der Kampfzone häufig ohne ortsfeste Rampen oder Zerlegbare Kopframpen bzw. Brückengerät ein- und ausgeladen werden. Dazu müssen in möglichst kurzer Zeit und mit einfachen Mitteln behelfsmäßige Kopf- und Seitenrampen gebaut werden.

b Bau von behelfsmäßigen Rampen

358. Die **behelfsmäßige Kopframpe** ist an einem Anschlußgleis oder in unmittelbarer Nähe eines schienengleichen Bahnübergangs aufzubauen, damit unnötige Bauarbeiten zur Überquerung der Gleise entfallen. Für den Aufbau behelfsmäßiger Kopframpen auf freier Strecke sind günstige Bedingungen zu suchen, z.B.

- schienengleiche Bahnübergänge,
- schienengleiche Geländeabschnitte,
- gedeckte Schienenführung, z.B. im Wald und
- eine von der behelfsmäßigen Kopframpe aus gut erreichbare Marschstraße.

359. Als **Material** sind verwendbar

- Holz aller Art, wie Schwellen, Rundholz, Kantholz, Bohlen, Bretter, auch Bruchsteine oder Pflastersteinschüttungen; wenn Baumaterial an der Ausladestelle nicht zur Verfügung steht, ist es vor der Einladung zu beschaffen und den einzelnen Eisenbahnwagen beizuladen,
- Verzurrketten, die als Verzurrungsmittel für Fahrzeuge aller Art eingeführt sind (wenn Verzurrketten fehlen, können auch normale Ketten oder Drahtseile entsprechender Festigkeit verwendet werden) und
- Bauklammern.

[1]) Bei anderem militärischen Gerät ist sinngemäß zu verfahren

360. Die **behelfsmäßige Kopframpe** (Anlage 13/1) besteht aus Wendeplatte und Rampe. Soweit der Boden neben und zwischen den Schienen nicht aufgefüllt und befestigt ist, ist mit Holz (Schwellen, Kantholz usw.) auf Schienenhöhe aufzufüllen. Auf den mit Längshölzern aufgefüllten Gleiskörper ist Querholz von mindestens 4 m Länge in Rampenform zu schichten. Zwei schräg gegen die Schwellen abgestützte Hölzer sichern die senkrechte Seite der Rampe.

Mit Verzurrketten wird der obere Teil der Rampe gegen Verschiebung gesichert. Das ist immer dann erforderlich, wenn Rundhölzer das Baumaterial sind.

Die **Holzteile der Fahrbahn** sind durch **Bauklammern zu sichern**. Falls Überladebrücken nicht zur Verfügung stehen, ist der Zwischenraum zwischen Rampe und erstem Eisenbahnwagen mit Holz so auszufüllen und zu überdecken, daß eine Überlastung der Puffer vermieden wird. Das gilt besonders für das Einladen und das Ausladen von Radfahrzeugen.

361. Auch die **behelfsmäßige Seitenrampe** ist an einem Anschlußgleis oder in unmittelbarer Nähe eines schienengleichen Übergangs aufzubauen.

Für den Aufbau dieser Rampe sind günstige Bedingungen zu suchen, wie

- ein schienengleicher Bahnübergang,
- ein schienengleicher Geländeabschnitt,
- gedeckte Schienenführung, z.B. im Wald,
- ein leichter Einschnitt des Bahnkörpers in das Gelände (0,5–1,5 m erfordern geringste Baumaßnahmen),
- eine von der behelfsmäßigen Seitenrampe aus gut erreichbare Marschstraße.

362. Als **Material** sind verwendbar

- Holz aller Art, wie Schwellen, Rundhölzer, Kanthölzer, Bohlen, Bretter (steht dieses Material an der Ausladestelle nicht zur Verfügung, ist es vor dem Einladen zu beschaffen und den einzelnen Eisenbahnwagen beizuladen),
- Verzurrketten, die als Verzurrungsmittel für Fahrzeuge aller Art eingeführt sind und
- Bruchsteine oder Pflastersteinschüttung.

363. Für das Ausladen an einer **behelfsmäßigen Seitenrampe** (Anlage 13/1–2) ist der Wagen, über den ausgeladen wird (**Ausladewagen**), dadurch zu sichern, daß die vier Puffer mit Verzurrket-

ten nahe am Pufferflansch an den Schienen festgezurrt werden. Zwischen Verzurrkette und Schiene ist ein etwa 2 cm starkes Brett zu legen. Vorhandene **Stützeinrichtungen** am Ausladewagen sind **abzusenken**. Fehlen die Stützeinrichtungen, ist der Ausladewagen mit Holzstempeln von mindestens 15 cm Durchmesser an vier Stellen abzustützen. Beim Ausladen von Fahrzeugen bis zu 10 t Gesamtgewicht entfällt das Festzurren des Ausladewagens an den Schienen.

Das vorbereitete Holzmaterial wird am Ausladewagen zu einer Abfahrrampe geschichtet. Schwellen, Kanthölzer, Bohlen und Bretter sind mit Bauklammern zu sichern. Rundhölzer und Baumstämme sind mit Verzurrketten zu verzurren.

e Einladen und Ausladen von militärischem Gerät über behelfsmäßige Kopframpen

364. Beim Ein- und beim Ausladen von Fahrzeugen[1]) ist die Wendeplatte im spitzen Winkel anzufahren bzw. zu verlassen. So vermeidet man Drehungen über 45°. Auf der behelfsmäßigen Kopframpe ist während der Einweisung langsam, jedoch zügig zu fahren.

Die Eisenbahnwagen sind, falls der Transportzug nicht durch eine Lokomotive gebremst wird, vor Beginn des Einladens oder Ausladens durch Radvorleger, Hemmschuhe oder durch Anziehen der Feststellbremse zu sichern.

Die Bestimmungen der Nr 327, 328 und 355 sind einzuhalten.

d Ausladen von Kettenfahrzeugen über behelfsmäßige Seitenrampen

365. Im Gegensatz zur behelfsmäßigen Kopframpe läßt eine **behelfsmäßige Seitenrampe** lediglich das Ausladen von **Kettenfahrzeugen** zu.

Zum Ausladen dreht der Fahrer das auf dem Ausladewagen stehende Kettenfahrzeug auf der Stelle um 90°. Dabei muß der Schwerpunkt des Kettenfahrzeugs möglichst in Wagenmitte (Fläche zwischen den Schienen) bleiben. Einen Anhalt dafür gibt das Verhalten der Federung des Eisenbahnwagens (Neigung der Ladefläche). Nach der Drehung fährt das Kettenfahrzeug langsam, mit

[1]) Bei anderem militärischen Gerät ist sinngemäß zu verfahren

gleichmäßiger Geschwindigkeit ab. Die übrigen Kettenfahrzeuge fahren anschließend über die einzelnen Flachwagen des Transportzuges auf den Ausladewagen, drehen dort und fahren über die behelfsmäßige Seitenrampe ab. Kettenfahrzeuge, die nicht auf der Stelle drehen können, sind durch vorsichtiges Rangieren auf der Ladefläche in solche Stellung zu bringen, daß sie im Bogen die behelfsmäßige Seitenrampe erreichen und von dort annähernd im rechten Winkel abfahren können. Die Drehbewegungen der Fahrzeuge auf dem Ausladewagen erleichtert man, wenn man die Ladefläche befeuchtet oder sie mit Sand oder mit Erde bestreut.

e Notausladung

366. Falls die Lage die beschleunigte Ausladung von Kettenfahrzeugen – z.B. zum schnellen Herstellen der Gefechtsbereitschaft – verlangt, ist die **Notausladung** („Sprung vom Wagen") möglich (Anlage 13/3).

367. Der Transportführer befiehlt dazu Einzelheiten, z.B.,
- nach welcher Seite oder in welcher Richtung des Transportzuges die Kettenfahrzeuge abfahren,
- in welcher Reihenfolge, ob einzeln vom jeweiligen Eisenbahnwagen oder über Ausladewagen, sie ausgeladen werden und
- mit welcher Fahrzeugseite voraus sie „abspringen".

Er bestimmt auch, welche zusätzlichen Vorbereitungen am Ausladewagen oder Kettenfahrzeug zu treffen sind.

Schäden an Kettenfahrzeugen und Eisenbahnwagen und -anlagen sind möglichst zu vermeiden.

368. Die **Kettenfahrzeuge** sind für die Notausladung wie folgt **vorzubereiten**
- Keile und Verzurrketten entfernen,
- Kanonenrohre – soweit möglich – auf 3 oder 9 Uhr drehen,
- Turmhydraulik einschalten.

Zur Notausladung dreht das eingewiesene Kettenfahrzeug auf dem Ausladewagen, fährt langsam weiter, bis der Augenblick des Abkippens erreicht ist und rollt dann zügig ab (Anlage 13/3). Soll über e i n e n anstatt über m e h r e r e Ausladewagen ausgeladen werden, ist darauf zu achten, daß während des Abrollens des ersten Kettenfahrzeugs die jeweils nächsten bereits mit halber Länge auf dem Ausladewagen stehen, damit der Eisenbahnwagen während der Ausladung möglichst gleichmäßig belastet ist.

Leichte Kettenfahrzeuge werden mit dem Bergepanzer von den Eisenbahnwagen heruntergehoben.

369. Der **Ausladewagen** ist für die Notausladung wie folgt **vorzubereiten**

- die vier Stützeinrichtungen am Eisenbahnflachwagen absenken,
- den Eisenbahnwagen an den Schienen mit Verzurrketten beiderseits festzurren, dazu Verzurrketten nahe am Pufferflansch anordnen (Anlage 13/2).

Verlangt die Lage eine beschleunigte Notausladung, können auf Befehl des Transportführers die vorstehenden besonderen Vorbereitungen wegfallen.

Steht ausreichend Zeit zur Verfügung, soll der Höhenunterschied zwischen Wagenoberkante und Gelände mit einfachen Hilfsmitteln, wie Strohballen, Schwellen, Baumstämmen, Erde oder alten Autoreifen ausgeglichen werden.

f Einladen und Ausladen über Brückengerät

370. Als behelfsmäßige Kopframpe zum Ein- und Ausladen sind geeignet

- die **Festbrücke, kurz** (Anlage 13/4), dabei ist für Radfahrzeuge Spurbauweise, MLC 24/30, ausreichend, für Kettenfahrzeuge jedoch Vollbauweise, MLC 30/50, erforderlich; Verlegen unter Fahrdraht ist bei Beachtung der Sicherheitsbestimmungen (Anlage 11) möglich;
- die **Panzerschnellbrücke Biber** (Anlage 13/5), Verlegen unter Fahrdraht ist bei Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen (Anlage 11) möglich;
- die **Panzerschnellbrücke M 48** (Anlage 13/6), auf Strecken ohne Fahrdraht, nicht für Fahrzeuge mit geringer Spurbreite (z.B. Iltis).

371. Die Brücken sollen nur auf Flachwagen mit Stützeinrichtung aufgelegt werden. Dabei sind

- die Wagen gegen Wegrollen zu sichern,
- die Brücken durch zwei Verzurrketten mit dem Flachwagen, auf dem sie aufliegen, gegen Herunterfallen zu verzurren, und zwar mit Verzurrketten, die für das schwerste zu verladende Fahrzeug geeignet sind,

- beide Stützeinrichtungen an dem Ende des Wagens, auf dem die Brücke aufliegt, bis auf etwa 5–7 cm über Schienenoberkante abzusenken, das andere Wagenende ist einseitig abzustützen (Nr 328),
- die Brücken **nicht** auf Puffer oder Pufferteller abzustützen; dies läßt sich durch Unterlegen von Kanthölzern ausreichender Stärke und Festigkeit vermeiden.

Werden die Brücken ohne Kant- bzw. Quetschhölzer direkt auf den Eisenbahnwagen abgelegt, besteht die Gefahr, daß beim Befahren das Brückengerät und die Eisenbahnwagen beschädigt werden. Müssen beim Verlegen von Panzerschnellbrücken die Gleise mit dem Verlegepanzer befahren werden, sind im Verlauf der gleisüberquerenden Kettenspuren die Schienenverschraubungen durch Quetschhölzer zu schützen.

Als Anfahrt zu den behelfsmäßigen Rampen aus Brückengerät eignen sich

- schienengleiche Bahnübergänge,
- Stumpfgleise mit befestigten Zufahrten und Flächen,
- Spurrillengleise im Bereich befestigter Straßen,
- im Gleis aufgeschütteter Schotter, der mit Schnellstraßenabdeckung (Sechseckplatten) abgedeckt wird (Anlage 13/4).

372. Die **Festbrücke, kurz,** wird gemäß Anlage 13/4 mit zwei Verzurrketten (des schwersten Fahrzeugs) beiderseits der Rampe (von der Lasche-Schubverankerung) mit Schäkel Größe 4 befestigt und an den außenliegenden Verzurrösen oder der Schraubenkupplung des Eisenbahnwagens gegen Herunterfallen gesichert. Die Verzurrketten sind nur locker zu spannen, damit beim Befahren ein Bewegungsausgleich zwischen Brücke und Eisenbahnwagen möglich ist. Aus diesem Grund unterbleibt auch eine Festlegung an der Bodenauflage, die jedoch, zur sicheren Lastverteilung, eben sein muß. Als Quetschhölzer und zur Lastverteilung an der Wagenauflagestelle sind hölzerne Eisenbahnschwellen oder gesundes Kantholz – Mindestabmessung 18 x 18 x 400 cm – unterzulegen.

Die Festbrücke, kurz, kann von Hand ohne maschinelle Hebemittel von einer Gruppe innerhalb einer Stunde in Vollbauweise gebaut werden.

373. Die **Panzerschnellbrücke Biber** ist gemäß Anlage 13/5 so auf dem Wagen abzulegen, daß die Auflagefläche durch Unterlegen eines Balkens 20 x 20 x 400 cm, bei Radfahrzeugen mindestens 18 x 18 x 400 cm, geschützt wird. Am Boden muß die Brückenspitze in der gesamten Breite auf einer ebenen Fläche aufliegen.

Die Verankerung der Panzerschnellbrücke (Biber) mit dem Eisenbahnwagen erfolgt mit zwei Verzurrketten (des schwersten Fahrzeugs), und zwar von der zweiten Schäkelhalterung innen zur Schraubenkupplung des Eisenbahnwagens.

374. Bei der **Panzerschnellbrücke M 48** ist gemäß Anlage 13/6 genauso zu verfahren, wie bei der Panzerbrücke Biber.

Die Verzurrung der Panzerschnellbrücke M 48 mit dem Eisenbahnwagen erfolgt mit zwei Verzurrketten (des schwersten Fahrzeugs)

- von den Hebeösen der Brückenspitze beiderseits außen oder innen an die Schraubenkupplung des Eisenbahnwagens oder
- als Stränge um die Stirnplatte der Brücke zur Schraubenkupplung des Eisenbahnwagens.

375. Vor dem Befahren der Brücke ist ein Beobachter einzuteilen, mit dem Auftrag, das Befahren zu unterbrechen, wenn

- Verschiebungen auftreten, damit nachgefluchtet wird,
- bei starker Verschmutzung der Brücke erhöhte Rutschgefahr besteht, damit die Brücke vom **Rampenreinigungsdienst** gereinigt wird.

Ferner ist für jedes Fahrzeug ein Einweiser einzuteilen, der zu handeln hat wie in Nr 330 beschrieben.

Beim Ein- und beim Ausladen sind die als Kopframpe angelegten Brücken langsam, mit gleichmäßiger Geschwindigkeit zu befahren. Drehende und ruckartige Lenkbewegungen sind verboten, Bremsen ist zu vermeiden.

g Einschränkungen im Frieden

376. Das Ein- und das Ausladen über behelfsmäßige Rampen – ausgenommen Zerlegbare Kopframpe sowie Festbrücke, kurz, und Panzerschnellbrücke (Biber oder M 48) – **ist im Frieden verboten**, das gleiche gilt für die **Notausladung**.

Kapitel 4

Sicherheitsbestimmungen

401. Vor dem Einladen ist das Personal des Truppenteils oder der Dienststelle bzw. der Begleitkommandos von Versorgungstransporten über das Verhalten auf elektrisch betriebenen Eisenbahnstrecken (Anlage 11) – **Lebensgefahr für Personen auf verladenem militärischem Gerät, Mindestabstand von der Fahrleitung 1,50 m** – zu unterrichten (Nr 316).

402. Die Ladestellen und Kfz-Abstellräume sind stets abzusperren und von Zuschauern und unbeteiligten Soldaten freizuhalten (Nr 320).

403. Das **Betreten der Gleise** ist, außer zu Ladetätigkeiten, verboten. Müssen beim Einladen Gleise betreten werden, ist äußerste Vorsicht geboten. Warnposten sind nach Absprache mit dem Aufsichtführenden aufzustellen, wenn neben einem befahrenen Durchgangsgleis eingeladen wird (Nr 319).

404. Auf elektrisch betriebenen Eisenbahnstrecken ist vor Beginn des Einladens der Strom über dem Ladegleis abzuschalten und die Oberleitung zu erden. Der Transportführer vergewissert sich beim Aufsichtführenden der Eisenbahn, daß der Strom abgeschaltet und die Oberleitung geerdet ist. Erst dann darf er den Befehl zum Einladen erteilen (Nr 326, Anlage 11).

405. Für jedes Fahrzeug ist ein Einweiser einzuteilen, der für ein gleichmäßiges und sicheres Fahren über mehrere Wagen sorgt. Er winkt das Fahrzeug durch Sichtzeichen so lange ein, bis es sich auf 10 m genähert hat. Dann gibt er das Haltezeichen.

Erst nach dem Halt geht er vorwärts auf einen neuen Platz, von dem aus er ungefährdet das Fahrzeug weiter einweisen kann (Anlage 12/1–3). K e i n E i n w e i s e r d a r f b e i s e i n e r T ä t i g k e i t r ü c k w ä r t s g e h e n:

Unfallgefahr

Muß ein Fahrzeug beim Einladen rückwärts fahren, ist zur Unterstützung des Einweisers ein zweiter einzuteilen. Dieser hat seinen Platz neben dem Eisenbahnwagen so zu wählen, daß er den Raum hinter dem Fahrzeug übersehen kann und ständige Blickverbindung mit dem ersten Einweiser hat.

Der erste Einweiser muß sofort das Haltezeichen geben, wenn die Blickverbindung zum zweiten abreißt.

Zwischen dem rückwärts fahrenden Fahrzeug und anderen Fahrzeugen oder Hindernissen dürfen sich keine Personen aufhalten, wenn der Abstand weniger als die Länge eines Eisenbahnwagens beträgt. Wenn ein Fahrzeug gegen die Ladekeile gefahren wird, darf sich keine Person auf diesem Eisenbahnwagen aufhalten.

Werden zwei oder mehr Fahrzeuge in Längsrichtung auf e i n e n Flachwagen verladen, hat der Einweiser seinen Platz neben dem Wagen so zu wählen, daß er den Raum zwischen den Fahrzeugen übersehen kann und Blickverbindung mit dem Fahrer hat. Wenn nötig, ist zur Unterstützung ein zweiter Einweiser einzuteilen. Die Bestimmungen für das Einweisen beim Einladen gelten sinngemäß auch für das Ausladen (Nr 330).

406. Bevor ein Fahrzeug verladen wird, muß die Besatzung – mit Ausnahme des Fahrers – absitzen (Unfallgefahr durch Abkippen vom Eisenbahnwagen). Schwenkbare Waffen und sonstige schwenkbare Teile (z.B. Kranausleger) sind so fest zu verzurren oder festzulegen, daß sie sich während der Fahrt nicht bewegen können und nicht über das Lademaß hinausragen. Geschützrohre und -türme sind in Transportstellung festzulegen (Nr 331).

407. Während der Fahrt ist der Aufenthalt von Personen außerhalb der Reisezugwagen verboten.

Im Frieden ist es verboten, daß Soldaten auf **offenen** Eisenbahnwagen – auch in verladenen Fahrzeugen – und auf Triebfahrzeugen mitfahren.

Alle auf offenen Eisenbahnwagen oder in verladenen Fahrzeugen mitfahrenden Personen sind eingehend auf die Gefahren beim Fahren durch Tunnels, unter Brücken und auf elektrisch betriebenen Strecken (Anlage 11) hinzuweisen. Das Geben von Zeichen und Signalen – außer den vereinbarten Schutzsignalen (Nr 316) – ist verboten (Nr 347).

408. Auf elektrisch betriebenen Eisenbahnstrecken ist das **Besteigen offener Eisenbahnwagen und der verladenen Fahrzeuge oder Ladungen bei eingeschaltetem Strom ausnahmslos verboten.**

Die Sicherheitsbestimmungen der Anlage 11 sind einzuhalten. Die Zugwache und etwa darüber hinaus eingeteilte Warnposten achten darauf, daß niemand bei eingeschalteter Oberleitung offene Eisenbahnwagen und die verladenen Fahrzeuge besteigt oder auf andere Weise den Sicherheitsabstand zur Oberleitung unterschreitet.

Bei einem Halt auf freier Strecke darf nur auf Befehl und nur auf der dem Nachbargleis abgewandten Seite ausgestiegen werden. Es sind Posten einzuteilen, die vor dem Betreten des Nachbargleises und vor dem Herannahen eines Zuges warnen (Nr 319, 348).

409. Bei **Feindeinwirkung** entscheidet der Transportführer über die zutreffenden Maßnahmen. Die Fliegerabwehr auf elektrisch betriebenen Strecken ist verboten, wenn die **Oberleitung unter Strom** steht. Das Zerschießen der Oberleitung ist unter allen Umständen zu vermeiden (Nr 351, Anlage 11, Nr 6).

410. Auf elektrisch betriebenen Eisenbahnstrecken ist vor Beginn des Ausladens der Strom über dem Ladegleis abzuschalten und die Oberleitung zu erden.

Der Transportführer vergewissert sich beim Aufsichtführenden der Eisenbahn, daß der Strom abgeschaltet und die Oberleitung geerdet ist. Erst dann darf er den Befehl zum Ausladen erteilen und mit dem Ausladen beginnen lassen (Nr 354, Anlage 11).

411. Vor dem Befahren von Eisenbahnwagen über Kopframpen – z.B. vor dem Ausladen von Fahrzeugen oder vor dem Ausladen der Wagen mit Gabelstaplern – ist zu prüfen, ob jeder Wagen gegen unbeabsichtigtes Bewegen gesichert ist. Ist er nicht gesichert, so ist er durch Anziehen der Feststellbremse – soweit vorhanden – sowie durch Radvorleger oder vorübergehend auch durch Hemmschuhe festzulegen.

Fahrzeuge fahren auf und über die Eisenbahnwagen mit Schrittgeschwindigkeit (3–5 km/h); dabei ist vorsichtig anzufahren und zu bremsen; ruckartige Lenkbewegungen sind zu vermeiden (Nr 355).

Anhang

Beförderungsbestimmungen

1. **Einzelreisende**

Soldaten, Beamte und Arbeitnehmer der Bundeswehr oder andere im Auftrag der Bundeswehr reisende Zivilpersonen werden als Einzelreisende in Reisezügen des öffentlichen Verkehrs nach den allgemeinen Beförderungsbestimmungen befördert.

Einzelreisen bedürfen im allgemeinen keiner Anmeldung (Ausnahmen in Anlage 5/1, Anmerkung 1).

2. **Wagenklassen**

Die den Soldaten, Beamten und Arbeitnehmern der Bundeswehr zustehende Wagenklasse ist im Bundesreisekostengesetz nach der Zugehörigkeit zu bestimmten Besoldungs- bzw. Vergütungsgruppen festgelegt.

Es benutzen Soldaten von BesGr A 8 an aufwärts die 1. Wagenklasse, Soldaten der BesGr A 1 bis A 7 die 2. Wagenklasse.

Es benutzen Beamte von BesGr A 8 und Angestellte von BAT V an aufwärts die 1. Wagenklasse, Beamte der BesGr A 1 bis A 7, Angestellte von BAT X bis VI und alle Lohnempfänger die 2. Wagenklasse.

3. **Handgepäck**

Leicht tragbare Gegenstände (Privatgepäck, Handwaffen und Ausrüstung) dürfen in das Abteil mitgenommen werden, soweit sie sich über und unter dem Sitzplatz des Reisenden unterbringen lassen und Mitreisende nicht belästigen oder gefährden.

4. **Reisegepäck**

Reisegepäck ist grundsätzlich als Handgepäck in das Abteil mitzunehmen. Soweit dies nicht in vollem Umfang möglich ist, kann Privatgepäck und Ausrüstung (jedoch nicht Handwaffen und Munition) nach den Bestimmungen des Deutschen Eisenbahn-Militärtarifs aufgegeben werden.

Als Reisegepäck können Reisekoffer, Taschen, Rucksäcke, handliche Kisten und dergleichen bis zu 50 kg Einzelgewicht aufgegeben werden. Das Befestigen von Ausrüstungsgegenständen (z.B. Stahlhelm, ABC-Schutzmaske, Schlafsack usw.) **außen** am Reisegepäck ist nicht statthaft. Derartige Gepäckstücke sind von der Beförderung ausgeschlossen (EVO § 25).

Die Gepäckstücke müssen mit einer dauerhaften Anschrift des Reisenden oder des Truppenteils/der Dienststelle versehen sein. Ein Doppel der Anschrift ist in das Gepäckstück einzulegen.

5. **Militärpersonenverkehr**

Beim Militärpersonenverkehr mit der Eisenbahn und mit Omnibussen der Eisenbahn gelten die Bestimmungen des Militärdienstreiseverkehrs.

Für **Dienstreisen im Inland** mit der Eisenbahn stellen die Bedarfsträger der Bundeswehr **Militärdienstfahrkarten** (bzw. Militärdienstrückfahrkarten sowie IC-Zuschlagkarten und Gepäckkarten) aus; diese gelten als Fahrausweis.

Für den **grenzüberschreitenden – internationalen – Militärpersonenverkehr** stellen die Bedarfsträger der Bundeswehr **Militärgutscheine** aus; diese müssen am Bahnhof gegen einen Fahrausweis eingelöst werden.

Auch für die Benutzung von Schlafwagen im innerdeutschen und im internationalen Militärpersonenverkehr werden Militärgutscheine verwendet.

Für **Diensteintrittsreisen (Einzelreisen)** werden **Fahrberechtigungen** ausgegeben; diese gelten, in Verbindung mit dem Einberufungsbescheid oder der Aufforderung zum Dienstantritt bzw. zur Vorstellung, als Fahrausweis.

Für Diensteintrittsreisen in Sammeltransporten (Sonderzüge und Sonderwagen) werden Militärtransportscheine verwendet.

Bei **Beförderung in Omnibussen** der Eisenbahn hat der Bedarfsträger einen **Militärtransportschein** auszustellen.

Güterwagen der Deutschen Bundesbahn (DB)
die vorzugsweise für Militärtransporte eingesetzt werden

Kategorie	Wagengattung	Ladelänge m	Ladebreite m	Ladefläche m²	Lastgrenze 5) t	Achszahl	Geeignet für
3	Kbs/Kls	12,50	2,77	34,6	26,5 - 27,5	2	- Einzelverladungen der Ladeklassen I oder I a und Zusammenladungen der Ladeklassen II - V und bestimmtes militärisches Gerät der Sonderklasse
4	Rmms/Remms 1)	12,64	2,90	36,5	58,0 - 59,0	4	- militärisches Gerät der Sonderklasse
6	Rlmmp/Rlmmps 1)	9,50	3,15	27,7	52,0 - 61,0	4	
7	Samms 1)	16,00	3,09	45,7	65,0 - 89,0 6)	6	- vorzugsweise für schwere Kettenfahrzeuge
8	Sammp 1)	11,20	3,15	35,3 - 37,5	66,0 - 80,0 6)	6	
9	Rs 1)	18,50	2,74	51,0 - 51,3	54,0 - 56,5	4	- für langes militärisches Gerät
10	Res 1)	18,50	2,66	49,0	55,0 - 56,5	4	- militärisches Gerät der Sonderklasse - leichte Kettenfahrzeuge
--	G/R 2)	9,26 - 12,77	2,60 - 2,72	25,0 - 34,1	26,0 - 28,0	2	- Versorgungsgüter aller Art
--	Sgja 3)	18,80	2,72	51,1	55,0 - 56,5	4	- Großcontainer mit Versorgungsgütern aller Art
6	FIWgBw 4)	9,56 - 9,80	3,15	30,9	58,0 - 59,5	5	- militärisches Gerät der Sonderklasse

Anmerkungen:

1) Die Wagen werden auch als "Spezialflachwagen" bezeichnet.

2) Gedeckte Güterwagen verschiedener Gattungen

3) Container-Tragwagen

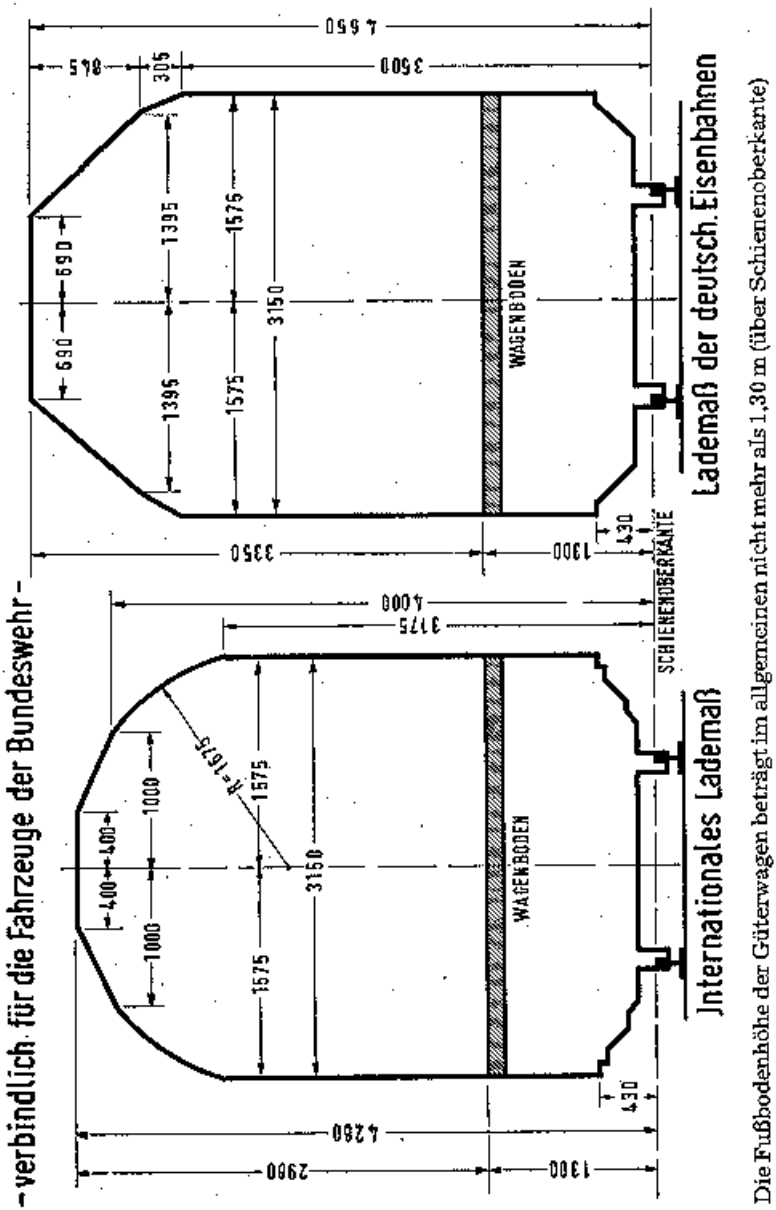
4) Bundeswehreigene Eisenbahnspezialflachwagen (Typ A und B)

5) Die Lastgrenzen sind für Streckenklasse C 4 angegeben. Über Abweichungen gegenüber diesen Werten, die bei der Beladung der Wagen im Binnenverkehr und im internationalen Verkehr zu beachten sind, geben die Eisenbahndienststellen Auskunft.

6) Im Binnenverkehr können die Wagen bei Beförderung auf Strecken der Klasse CE bis zu den CE-Lastgrenzen beladen werden: Samms 89 t, Sammp 80 t.

Weitere Angaben enthält das Heft "DB-Güterwagen", herausgegeben vom Werbeamt der Deutschen Bundesbahn, Mainz. Es ist bei den Güterabfertigungen oder den Generalvertretungen der DB kostenlos erhältlich.

Internationales Lademaß und Lademaß der deutschen Eisenbahnen



Die Fußbodenhöhe der Güterwagen beträgt im allgemeinen nicht mehr als 1,30 m (über Schienenoberkante)

Auszug aus der

"Übersicht der Militärfahrzeuge der Sonderklasse"

Ordnungs-nummer	Gerätebezeichnung Planungs-Nr.	Gewichte in t a) Leergewicht 1) b) zul. GesGew 2)	Regelverladung auf Flachwagen der Kategorie 3)	Auflagen gemäß Lü-Skizzensammlung M
1	2	3	4	5
1131	Spähpanzer Rad schw LUCHS 2320-76290	a) 19,1 b) 19,5	3	Bei Beförderung auf Wagen der Kategorie 3 mittlere Seitenwandklappen herunterklappen und arretieren. Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen. Führung der Spannketten beachten.
1132.01	Transportpanzer FUCHS (LKW 4tgl gep/schw) 2320-23490	a) 14,3 b) 16,5	3	Seitenspiegel einklappen, Rundumleuchte abbauen, Visiereinrichtung mit Schulterstütze in unterste Stellung absenken. Bei Beförderung auf Wagen der Kategorie 3 mittlere Seitenwandklappen herunterklappen und arretieren. Keine Lü. Führung der Spannketten beachten.
1132.02	Transportpanzer FUCHS (LKW 4tgl gep/schw) 2320-23490	a) 28,6 b) 33,0	7 4)	Seitenspiegel einklappen, Rundumleuchte abbauen, Visiereinrichtung mit Schulterstützen in unterste Stellung absenken. Die Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen. Keine Lü.
1140.01	Raketenwerfer 110 SF2 LARS 1055-41990	a) 15,9 b) 19,1	3	Seitenspiegel einklappen. Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
1140.02	Raketenwerfer 110 SF2 LARS 1055-41990	a) 31,8 b) 38,2	9 4)	Seitenspiegel einklappen. Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
1257	LKW 5 t gl geschl MAN Koffer 2320-17090	a) 8,5 b) 13,0	2	Keine Lü. Dachlüfter schließen, seitliche Rückspiegel einklappen. Außermittige Verladung ist zulässig, wenn zusätzlich Gerät ohne Lü verladen wird. Die Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen. (Siehe auch OrdnNr 1357)
1258.10	LKW 5 t gl MAN Pr 630L2AE 2320-17190	a) 7,3 b) 13,2	2	Spriegel hochgestellt (Siehe auch OrdnNr 1358.10)
1258.20	LKW 5 t gl MAN Pr 630L2AE 2320-17190	a) 7,3 b) 13,2	2	Spriegel sind in die unterste Stellung abzusenken. Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen. (Siehe auch OrdnNr 1358.20)
1259.10	LKW 5 t 4 x 2 tmil Typ 168 M 11 Magirus Deutz 2320-16190	a) 6,2 b) 11,2	2	Seitenspiegel einklappen. Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen. (Siehe auch OrdnNr 1359.10)
1259.20	LKW 5 t 4 x 2 tmil Daimler Benz 2320-16190	a) 6,2 b) 11,2	2	Spriegel in unterste Stellung absenken. Seitenspiegel einklappen. Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen. (Siehe auch OrdnNr 1359.20)
1259.30	LKW 5 t 4 x 2 tmil Daimler Benz 2320-16190	a) 6,2 b) 11,2	2	Spriegel hochgestellt. Seitenspiegel einklappen. (Siehe auch OrdnNr 1359.30)

1) Gewichtsangabe einschließlich Bordausstattung
2) Für die Frachtberechnung ist in den Beförderungspapieren das tatsächliche Ladegewicht anzugeben (Nr 318)
3) Kategorie der Flachwagen siehe Anlage 2
4) Doppelverladung
5) Dreifachverladung
6) Bei Verladung auf Kategorie 6 ist die Verwendung von Rlmp 700 immer dann unzulässig, wenn auch Gerät mit einem Einzelgewicht von mehr als 52 t über den Rlmp 700 fahren müßte.

VS – NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH

Ordnungs-nummer	Gerätebezeichnung Planungs-Nr.	Gewichte in t [1] a) Leergewicht [2] b) zul. Gesamtgew.	Regelverladung auf Flachwagen der Kategorie [3]	Auflagen gemäß LÜ-Skizzensammlung M
1	2	3	4	5
1261.11	LKW 5 t 4 x 4 tmil Daimler Benz 2320-16090	a) 6,1 b) 12,2	2	Spiegel hochgestellt, Seitenspiegel einklappen. (Siehe auch Ordnr 1361.10)
1261.12	LKW 5 t 4 x 4 tmil Daimler Benz 2320-16090	a) 12,2 b) 24,4	9 [4]	Spiegel hochgestellt. Seitenspiegel einklappen.
1261.21	LKW 5 t 4 x 4 tmil Daimler Benz 2320-16090	a) 6,1 b) 12,2	2	Spiegel in unterste Stellung absenken. Seitenspiegel einklappen. Keine LÜ beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen (Siehe auch Ordnr 1261.20)
1261.22	LKW 5 t 4 x 4 tmil Daimler Benz 2320-16090	a) 12,2 b) 24,4	9 [4]	Spiegel in unterste Stellung absenken. Seitenspiegel einklappen. Keine LÜ beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
1263.10	LKW 5 t milgl 2320-23090	a) 9,3 b) 14,3	2	Spiegel hochgestellt. Seitenspiegel einklappen. (Siehe auch Ordnr 1363.10)
1263.20	LKW 5 t milgl MAN (LKW 5-19FS) 2320-23090	a) 9,3 b) 14,3	2	Spiegel in unterste Stellung absenken. Seitenspiegel einklappen. Keine LÜ beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen. (Siehe auch Ordnr 1363.20)
1266.01	LKW 2 t tmil gl Unimog 1300 L mit Spriegel und Plane 2320-21090	a) 5,3 b) 7,5	3	Seitenspiegel einklappen. Keine LÜ beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen. (Siehe auch Ordnr 1366)
1266.02	LKW 2 t tmil gl Unimog 1300 L mit Spriegel und Plane 2320-21090	a) 10,5 b) 15,0	3 [4]	Seitenspiegel einklappen. Keine LÜ beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
1267.11	LKW 2 t tmil gl Unimog 1300 L mit aufgesetzter Kabine I 2320-21090	a) 6,1 b) 7,5	3	Seitenspiegel einklappen. (Siehe auch Ordnr 1367.10)
1267.12	LKW 2 t tmil gl Unimog 1300 L mit aufgesetzter Kabine I 2320-21090	a) 12,2 b) 15,0	3 [4]	Seitenspiegel einklappen.
1267.21	LKW 2 t tmil gl Unimog 1300 L 2320-21090	a) 5,1 b) 7,5	3	Seitenspiegel einklappen. Keine LÜ. (Siehe auch Ordnr 1367.20)
1267.22	LKW 3 t tmil gl Unimog 1300 L 2320-21090	a) 10,2 b) 30,0	3 [4]	Seitenspiegel einklappen. Keine LÜ beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
1268	LKW 5 t gl Sdkfz MAN Koffer ausklappbar 2320-17890	a) 7,9 b) 13,0	3	Seitenspiegel einklappen. Keine LÜ.
1269.11	LKW 5 t tmil 4 x 4 Daimler Benz mit aufgesetzter Kabine II 2320-16090	a) 8,2 b) 12,2	3	Seitenspiegel einklappen. Rampenspiegel abbauen. Nur auf Wagen der Kategorie 3 mit maximal 1240 mm Fußbodenhöhe (= alle Kat 3-Wagen der DB, SNCB, SNCF, NS, FS).
1269.12	LKW 5 t tmil 4 x 4 Daimler Benz mit aufgesetzter Kabine II 2320-16090	a) 16,0 b) 24,0	10 [4]	Seitenspiegel einklappen, Rampenspiegel abbauen.
1269.21	LKW 5 t tmil 4 x 4 Daimler Benz 2320-16090	a) 6,1 b) 12,2	3 [2]	Seitenspiegel einklappen. Rampenspiegel abbauen, keine LÜ beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.

Fußnoten siehe Anlage 4/1

Ordnungs-nummer	Gerätebezeichnung Planungs-Nr.	Gewichte in t 1) a) Leergewicht b) zul. GesGew 2)	Regelverladung auf Flachwagen 3) der Kategorie	Auflagen gemäß Lü-Skizzensammlung M
1	2	3	4	5
1269.22	LKW 5 t tmil 4 x 4 Daimler Benz 2320-16090	a) 12,2 b) 24,4	9 [4]	Seitenspiegel einklappen, Rampenspiegel abbauen.
1271.11	LKW 7 t tmil MAN mit Zwillingsreifen 2320-16290	a) 7,3 b) 15,0	3	Seitenspiegel einklappen. (Siehe auch OrdNr 1271.10)
1271.12	LKW 7 t tmil MAN mit Zwillingsreifen 2320-16290	a) 14,6 b) 30,0	10 [4]	Seitenspiegel einklappen.
1271.21	LKW 7 t tmil MAN mit Zwillingsreifen, Spriegel abgesenkt. 2320-16290	a) 7,3 b) 15,0	3	Seitenspiegel einklappen, Spriegel absenken. (Siehe auch OrdNr 1271.20)
1271.22	LKW 7 t tmil MAN mit Zwillingsreifen. 2320-16290	a) 14,6 b) 30,0	10 [4]	Seitenspiegel einklappen, Spriegel absenken.
1272.10	LKW 7 t tmil MAN mit viereckigem Verdeck 2320-16290	a) 6,5 b) 15,0	2	Spriegel hochgestellt. Seitenspiegel einklappen. (Siehe auch OrdNr 1272.10)
1272.20	LKW 7 t tmil MAN mit viereckigem Verdeck 2320-16290	a) 6,5 b) 15,0	2	Spriegel in unterste Stellung absenken. Seitenspiegel einklappen. (Siehe auch OrdNr 1272.20)
1273.10	LKW 7 t milgl MAN 2320-18690	a) 11,4 b) 18,7	2	Spriegel hochgestellt. Seitenspiegel einklappen.
1273.20	LKW 7 t milgl MAN 2320-18690	a) 11,4 b) 18,7	2	Spriegel in unterste Stellung absenken. Seitenspiegel einklappen. Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
1274.10	LKW 7 t gl KHD Jupiter 2320-18190	a) 7,0 b) 14,8	2	Spriegel hochgestellt.
1274.20	LKW 7 t gl KHD Jupiter 2320-18190	a) 7,0 b) 14,8	2	Spriegel in unterste Stellung absenken. Keine Lü.
1286	LKW 7 t milglw 3-Seitenkipper, MAN 2320-26290	a) 11,9 b) 19,2	2	Bei Verladung auf Wagen der Kategorie 3 mit Fußbodenhöhe ≥ 1240 mm Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen. Seitenspiegel einklappen.
1287	LKW 2 t glw Dreikipper, L912/5050A Faun 2320-58990	a) 14,6 b) 25,2	2	Fahrzeuggesamtgewicht darf höchstens 20,0 t betragen. Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
1294	LKW 10 t tmil MAN 2320-16390	a) 9,7 b) 19,7	3	Seitenspiegel einklappen. Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
1296	LKW 10 t milglw MAN 2320-29090	a) 12,2 b) 23,8	3	Seitenspiegel einklappen. Bei Verladung auf Wagen der Kategorie 3 mit Fußbodenhöhe ≥ 1240 mm keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
1332	Transportpanzer FUCHS 2320-23490 mit Anhänger 2-Rad 2330-11360/11660/11480 (Siehe dazu OrdNr 4241, 4242, 4243)	a) 16,3 b) 18,5	3	Seitenspiegel einklappen, Rundumleuchte im grenzüberschreitenden Verkehr abbauen. Führung der Matten und Stellung der Seitenwandklappen beachten. Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen. (Siehe auch OrdNr 1132.01)

Fußnoten siehe Anlage 4/1

Ordnungs-nummer	Gerätebezeichnung Planungs-Nr.	Gewichte in t: 1) a) Leergewicht b) zul. Gesamtgew. 2)	Regelverladung auf Flachwagen der Kategorie 3)	Auflagen gemäß Lü-Skizzensammlung M
1	2	3	4	5
1357	LKW 5 t gl geschl, MAN-Koffer 2320-17090 mit Anhänger 2-Rad 2330-11380/11680/11480 (Siehe dazu OrdNr 4241, 4242, 4243)	a) 10,3 b) 15,0	3	Seitenspiegel einklappen. Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen. Statt eines Anhängers 2-Rad kann hinter dem LKW auch Gerät ohne Lü verladen werden. Die Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen. Dachlüfter schließen. (Siehe auch OrdNr 1257)
1358.10	LKW 5 t gl MAN, FR 630 L 2 AS 2320-17190 mit Anhänger 2-Rad 2330-11380/11680/11480 (Siehe dazu OrdNr 4241,4242,4243)	a) 9,3 b) 15,2	3	Spriegel hochgestellt. Statt eines Anhängers 2-Rad kann hinter dem LKW auch Gerät ohne Lü verladen werden. Die Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen. (Siehe auch OrdNr 1358.10)
1358.20	LKW 5 t gl MAN, FR 630 L 2 AS 2320-17190 mit Anhänger 2-Rad 2330-11380/11680/11480 (Siehe dazu OrdNr 4241, 4242, 4243)	a) 9,3 b) 15,2	3	Spriegel absenken. Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen. Statt eines Anhängers 2-Rad kann hinter dem LKW auch Gerät ohne Lü verladen werden. Die Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen. (Siehe auch OrdNr 1358.20)
1359.10	LKW 5 t 4 x 2 tmil Typ 168 M 11 Magirus Deutz 2320-16190 mit Anhänger 2-Rad 2330-11380/11680/11480 (Siehe dazu OrdNr 4241, 4242, 4243)	a) 8,2 b) 13,2	3	Spriegel hochgestellt. Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen. Statt eines Anhängers 2-Rad kann hinter dem LKW auch Gerät ohne Lü verladen werden. Die Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen. (Siehe auch OrdNr 1359.10)
1359.20	LKW 5 t 4 x 2 tmil Daimler Benz 2320-16190 mit Anhänger 2-Rad 2330-11380/11680/11480 (Siehe dazu OrdNr 4241, 4242, 4243)	a) 8,2 b) 13,2	3	Spriegel absenken. Seitenspiegel einklappen. Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen. Statt eines Anhängers 2-Rad kann hinter dem LKW auch Gerät ohne Lü verladen werden. Die Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen. (Siehe auch OrdNr 1359.20)
1359.30	LKW 5 t 4 x 2 tmil Daimler Benz 2320-16190 mit Anhänger 2-Rad 2330-11380/11680/11480 (Siehe dazu OrdNr 4241, 4242, 4243)	a) 8,2 b) 13,2	3	Spriegel hochgestellt. Seitenspiegel einklappen. Statt eines Anhängers 2-Rad kann hinter dem LKW auch Gerät ohne Lü verladen werden. Die Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen. (Siehe auch OrdNr 1359.30)
1361.10	LKW 5 t 4 x 4 tmil Daimler Benz 2320-16090 mit Anhänger 2-Rad 2330-11380/11680/11480 (Siehe dazu OrdNr 4241, 4242, 4243)	a) 8,1 b) 14,2	3	Spriegel hochgestellt. Seitenspiegel einklappen. Statt eines Anhängers 2-Rad kann hinter dem LKW auch Gerät ohne Lü verladen werden. Die Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen. (Siehe auch OrdNr 1361.11)
1361.20	LKW 5 t 4 x 4 tmil Daimler Benz 2320-16090 mit Anhänger 2-Rad 2330-11380/11680/11480 (Siehe dazu OrdNr 4241, 4242, 4243)	a) 8,1 b) 14,2	3	Spriegel absenken. Seitenspiegel einklappen. Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen. Statt eines Anhängers 2-Rad kann hinter dem LKW auch Gerät ohne Lü verladen werden. Die Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen. (Siehe auch OrdNr 1361.21)
1362	Kran Auto gl W 4 t Wiking 3810-20190 mit Anhängnr 2-Rad 2330-11380/11680/11480 (Siehe dazu OrdNr 4241, 4242, 4243)	a) entfällt b) 17,9	3	Seitenspiegel einklappen. Kranausleger in tiefste Stellung bringen. Die seitlichen Unterstützungsabspreizen einschwenken. Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen. Statt eines Anhängers 2-Rad kann hinter dem LKW auch Gerät ohne Lü verladen werden. Bei Bedarf Flanschen abbauen. Die Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen. Für den grenzüberschreitenden Transport Rundumleuchte und das Dach der Kranführerkabine abbauen. (Siehe auch OrdNr 1662)

Fußnoten siehe Anlage 4/1

Ordnungs-nummer	Gerätebezeichnung Planungs-Nr.	Gewichte in t a) Leergewicht 1) b) zul. Gesamtgew 2)	Regelverladung auf Flachwagen der Kategorie 3)	Auflagen gemäß Lü-Skizzensammlung N
1	2	3	4	5
1363.10	LKW 5 t mil gl MAN 2320-23090 mit Anhänger 2-Rad 2330-11380/11680/11480 (Siehe dazu OrdNr 4241, 4242, 4243)	a) 11,2 b) 16,3	3	Spiegel beiseitestellt, Seitenspiegel einklappen. Statt eines Anhängers 2-Rad kann hinter dem LKW auch Gerät ohne Lü verladen werden. Die Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen. (Siehe auch OrdNr 1363.10)
1363.20	LKW 5 t mil gl MAN 2320-23090 mit Anhänger 2-Rad 2330-11380/11680/11480 (Siehe dazu OrdNr 4241, 4242, 4243)	a) 11,2 b) 16,3	3	Spiegel absenken, Seitenspiegel einklappen. Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen. Statt eines Anhängers 2-Rad kann hinter dem LKW auch Gerät ohne Lü verladen werden. Die Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen. (Siehe auch OrdNr 1363,20)
1366	LKW 2 t tmil gl Unimog 1300 L mit Spriegel und Plane 2320-21090 mit Anhänger 2-Rad 2330-11380/11680/11480 (Siehe dazu OrdNr 4241, 4242, 4243)	a) 7,3 b) 9,5	3	Seitenspiegel einklappen. Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen. Statt eines Anhängers 2-Rad kann hinter dem LKW auch Gerät ohne Lü verladen werden. Die Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen. (Siehe auch OrdNr 1366.01)
1367.10	LKW 2 t tmil gl Unimog 1300 L mit aufgesetzter Kabine I 2320-21090 und mit Anhänger 2-Rad 2330-11680/11680/11480 (Siehe dazu OrdNr 4241, 4242, 4243)	a) 8,1 b) 9,5	3	Statt eines Anhängers 2-Rad kann hinter dem LKW auch Gerät ohne Lü verladen werden. Die Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen. (Siehe auch OrdNr 1367,11)
1367.20	LKW 2 t tmil gl Unimog 1300 L 2320-21090 mit Anhänger 2-Rad 2330-11380/11680/11480 (Siehe dazu OrdNr 4241, 4242, 4243)	a) 7,1 b) 9,5	3	Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen. Statt eines Anhängers 2-Rad kann hinter dem LKW auch Gerät ohne Lü verladen werden. Die Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen. (Siehe auch OrdNr 1367,21)
1369	LKW 5 t 4 x 4 tmil Daimler Benz mit aufge- setzter Kabine II 2320-16090 und mit Anhänger 2-Rad 2330-11480/11680/11480 (Siehe dazu OrdNr 4241, 4242, 4243)	a) 10,2 b) 14,2	3	Seitenspiegel einklappen, Rampenspiegel abbauen, nur auf Wagen der Kategorie 3 mit maximal 1240 mm Fußbodenhöhe (= alle Kategorie 3-Wagen der DB, SNCB, SNCF, NS, FS). Statt eines Anhängers 2-Rad kann hinter dem LKW auch Gerät ohne Lü verladen werden. Die Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen. (Siehe auch OrdNr 1369.11)
1371.10	LKW 7 t tmil MAN mit Zwillingsreifen 2320-16290 mit Anhänger 2-Rad 2330-11380/11680/11480 (Siehe dazu OrdNr 4241, 4242, 4243)	a) 9,3 b) 17,0	3	Seitenspiegel einklappen. Statt eines Anhängers 2-Rad kann hinter dem LKW auch Gerät ohne Lü verladen werden. Die Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen. (Siehe auch OrdNr 1271.11)
1371.20	LKW 7 t tmil MAN mit Zwillingsreifen 2320-16290 mit Anhänger 2-Rad 2330-11480/11680/11480 (Siehe dazu OrdNr 4241, 4242, 4243)	a) 9,3 b) 17,3	3	Spriegel absenken. Seitenspiegel einklappen. Statt eines Anhängers 2-Rad kann hinter dem LKW auch Gerät ohne Lü verladen werden. Die Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen. (Siehe auch OrdNr 1271,21)
1372.10	LKW 7 t tmil MAN 2320-16290 mit Anhänger 2-Rad 2330-11380/11680/11480 (Siehe dazu OrdNr 4241, 4242, 4243)	a) 8,5 b) 17,0	3	Seitenspiegel einklappen. Statt eines Anhängers 2-Rad kann hinter dem LKW auch Gerät ohne Lü verladen werden. Die Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen. (Siehe auch OrdNr 1372.10)
1372.20	LKW 7 t tmil MAN 2320-16290 mit Anhänger 2-Rad 2330-11380/11680/11480 (Siehe dazu OrdNr 4241, 4242, 4243)	a) 8,5 b) 17,0	3	Spriegel absenken. Seitenspiegel einklappen. Statt eines Anhängers 2-Rad kann hinter dem LKW auch Gerät ohne Lü verladen werden. Die Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen. (Siehe auch OrdNr 1272,20)

Fußnoten siehe Anlage 4/1

Ordnungs-nummer	Gerätebezeichnung Planungs-Nr.	Gewichte in t 1) a) Leergewicht 2) b) zul. GesGew	Regelverladung auf Flachwagen der Kategorie 3)	Auflagen gemäß Lü-Skizzensammlung M
1	2	3	4	5
1432	LKW 1,5 t gl Unimog mit Lautsprecheranlage 2320-12290	a) 2,8 b) 4,8	2	Lautsprecher in Fahrtrichtung drehen. Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
1476	Radar-Rundsuchgerät Antennenwagen (Tieffliegererfassungsradar), auf LKW 5 t MAN Fahrgestell gl 5840-10796	a) entfällt b) 13,8	3	Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
1478.10	LKW 10 t tmil MAN mit Ladekran 1 t, quergestellt 2320-16490	a) 11,5 b) 21,5	3	Seitenspiegel einklappen. Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
1478.20	LKW 10 t tmil, MAN mit Ladekran 1 t, längsgestellt 2320-16490	a) 11,5 b) 21,5	3	Seitenspiegel einklappen. Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
1482.10	LKW 10 t milgIW MAN mit Ladekran 1 t, quergestellt 2320-37890	a) 15,4 b) 24,2	3	Seitenspiegel einklappen. Bei Verladung auf Wagen der Kategorie 3 mit Fußbodenhöhe ≈ 1240 mm keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
1482.20	LKW 10 t milgIW MAN mit Ladekran 1 t, längsgestellt 2320-37890	a) 15,4 b) 24,2	3	Seitenspiegel einklappen. Bei Verladung auf Wagen der Kategorie 3 mit Fußbodenhöhe ≈ 1240 mm keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
1489	Feuerlösch Kfz 3000 4210-12890	a) 17,2 b) entfällt	3	Seitenspiegel einklappen, Antenne und Scheinwerfer abbauen, Handgriffe der Feuerspritze herunterklappen, keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
1490	Feuerlösch Kfz 3500 4210-11990	a) 22,0 b) entfällt	3	Seitenspiegel einklappen, Antenne und Scheinwerfer abbauen.
1491	Feuerlösch Kfz 8000 4210-11790	a) 32,0 b) entfällt	4	Seitenspiegel einklappen, Aufsteigleiter und Scheinwerfer abbauen, keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
1542	LKW 5 t gl MAN mit Startgerät Drohne 2320-17290	a) entfällt b) 13,0	3	Seitenspiegel einklappen; LKW muß in Hauptfahrtrichtung des Zuges vorwärts verladen werden, auf ausreichende Sicherung der Plane achten.
1632	Felderbeitsgerät, FAG-Matra SL 125 3805-11190	a) 14,0 b) entfällt	2	Scheinwerfer am Fahrerhaus abbauen. Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
1633	Radplaniergerät mW SD 3000 3805-24090	a) 21,9 b) 23,0	4	Rundumleuchten abbauen. Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
1639	LKW 7 t glW Kipper KHD Jupiter mit Pontone 2320-38190	a) entfällt b) 15,2	2	Seitenspiegel einklappen.
1642.10	Brücken- und Übersetzfahrzeug, Amph M 2 und M 2 B 5420-21090	a) 21,1 b) 21,5	7	Rundumleuchte, Zeltstangen mit Halterung, Podest an der Ankerwinde, Antennenstab mit Halterung abbauen. Auf Rs 680/681-Wagen Fahrzeug so verladen, daß seitliche Hydraulikschläuche die Lage von ni = 1500 mm einnehmen, damit keine Lü entsteht. Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
1642.20	Brücken- und Übersetzfahrzeugen, Amph M 2 und M 2 B 5420-21090	a) 21,1 b) 21,5	7	Rundumleuchte, Zeltstangen mit Halterung, Podest an der Ankerwinde, Antennenstab mit Halterung abbauen. Auf Rs 680/681-Wagen Fahrzeug so verladen, daß seitliche Hydraulikschläuche die Lage von ni = 1500 mm einnehmen, damit keine Lü entsteht. Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
1650	LKW 7 t milgIW MAN, Brückentransporter für Faltschwimmbrücke 2320-56990	a) 12,9 b) 19,5	3	Auspuff, Schutzgitter mit Rundumleuchte abbauen. Seitenspiegel einklappen.

Fußnoten siehe Anlage 4/1

Ordnungs-nummer	Gerätebezeichnung Planungs-Nr.	Gewichte in t [1] a) Leergewicht [2] b) zul. GesGew	Begalverladung auf Flachwagen der Kategorie [3]	Auflagen gemäß Lü-Skizzensammlung K
1	2	3	4	5
1651.10	LKW 7 t mlglW MAN, Brückentrans-porter mit Falt-schwimmbrücke Innen-abschnitt 2320-56990	a) entfällt b) 19,0	9	Auspuff, Schutzgitter mit Rundumleuchte abbauen. Seitenspiegel einklappen. Faltschwimmbrücke Innen-abschnitt hinter dem LKW ablegen. Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht über-ragen.
1651.20	LKW 7 t mlgW MAN, Brückentrans-porter mit Falt-schwimmbrücke Rampen-abschnitt 2320-56990	a) entfällt b) 19,0	9	Auspuff, Schutzgitter mit Rundumleuchte abbauen. Seitenspiegel einklappen. Faltschwimmbrücke Rampen-abschnitt hinter dem LKW ablegen. Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht über-ragen.
1662	Kranauto glW 4 t WILHAG 3810-20190	a) 15,9 b) entfällt	2	Seitenspiegel einklappen, Kranausleger in tiefste Stellung bringen. Die seitlichen Unterstützungs-stempel einschwenken. Die Enden der Ladefläche dürfen nicht überragt werden. Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen. Für grenzüberschreitenden Transport Rundumleuchte und das Dach der Kranführerkabine abbauen, dann keine Lü. (Siehe auch Ordnr 1362)
1680	Kranauto glW 13 t Faun AK 2/13 (O.u.K.) 3810-29290	a) 30,0 b) 33,0	7	Oberteile der beiden Führerhäuser, das Ersatzrad, den Auslegerstützbock abbauen. Ausleger in tiefste Stellung absenken. Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
1842	Schwenklader, Typ AS 128 3805-10490	a) 13,0 b) 14,0	2	Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
1849.10	LKW 12 t glW Faun L 912/45 A, Zugkraftwagen für Panzertransport 2320-58690	a) 11,6 b) 27,0	2	Spiegel hochgestellt. Rundumleuchte abbauen. Verladegewicht darf 20,0 t nicht überschreiten.
1849.20	LKW 12 t glW Faun L 912/45 A, Zugkraftwagen für Panzertransport 2320-58690	a) 11,6 b) 27,0	2	Spiegel in unterste Stellung abgesenkt, Rundum-leuchte abbauen. Verladegewicht darf 20,0 t nicht überschreiten. Keine Lü beim Lademaß der deut-schen Eisenbahnen.
1851.01	Sattelzugmaschine leicht tmil 2320-60390	a) 7,8 b) 15,7	3	Seitenspiegel einklappen.
1851.02	Sattelzugmaschine leicht tmil 2320-60390	a) 15,6 b) 31,4	3[4]	Seitenspiegel einklappen.
1852	Sattelzugmaschine leicht tmil mit SAnh 15 t 2320-60390	a) 14,3 b) 30,0	10	Seitenspiegel einklappen.
1859	Schwerlasttrans-porter Elf 50 2320-81090	a) 22,0 b) entfällt	6	Außenspiegel, Rundumleuchten abbauen. Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
1860.10	Sattelzugmaschine Fztransportgerät für SAnh bis 50 t Faun L 1212/45 VBA 2320-64090	a) 18,5 b) entfällt	2	Reserverad, Auspuffmündung abbauen. Auf Wagen der Kategorie 2 und 3 Seitenwandklappen im Bereich der Ladung herunterklappen und sichern, im V-Fall abbauen.
1860.20	Sattelzugmaschine Fztransportgerät für SAnh bis 50 t Faun L 1212/45 VBA 2320-64090	a) 18,5 b) entfällt	2	Fahrerhausverdeck abgebaut. Reserverad, Auspuff-mündung abbauen. Auf Wagen der Kategorie 2 und 3 Seitenwandklappen im Bereich der Ladung herunter-klappen und sichern. Im V-Fall abbauen. Keine Lü beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.

Fußnoten siehe Anlage 4/1

Ordnungs-nummer	Gerätebezeichnung Planungs-Nr.	Gewichte in t 1) a) Leergewicht b) zul. Gesamt 2)	Regelverladung auf Flachwagen 3) der Kategorie	Auflagen gemäß LÜ-Skizzensammlung M
1	2	3	4	5
1868	Bäntgenschirmbildaug LG 1413/36	a) 13,0 b) 16,0	3	Seitenspiegel einklappen. Das Fahrzeug in Wagenlängsrichtung so verladen, daß die Vorderkante der Zugmaschine bis an das Ende der Ladefläche ragt.
1930	Beurgerät Sprengschachtfertiger auf LKW 26 t gl Magirus 310 D 22 FA 3820-20090	a) 23,8 b) entfällt	Lade 608	LKW muß auf der Wippe stehen; Schwerlastaufbau. Die gleichen Beförderungsbedingungen sind bei Doppelverladung auf der zweigliedrigen Wippenwageneinheit zugrundezulegen.
1932	Haubitze FH-155-1 mit LKW 7 t milgl MAN, mit abgesenkten Spiegeln (Ordnr 1273.20) 1025-21010	a) 20,8 b) entfällt	10	Bei LKW Seitenspiegel einklappen, Haubitze auf Abzugplatte ablassen, Räder nicht anheben. Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen.
1940.01	Feuerleitgerät Flugbahnvermessung auf LKW 5 t milgl, FERA 1230-10390	a) 13,7 b) 14,3	2	Seitenspiegel einklappen. Keine LÜ beim Ladeamt der Deutschen Eisenbahnen.
1940.02	Feuerleitgerät Flugbahnvermessung auf LKW 5 t milgl, FERA 1230-10390	a) 27,4 b) 28,6	9 4)	Seitenspiegel einklappen.
3139.01	Jagdpanzer JAGUAR 1 und 2 1425-11290/11390	a) 37,8 b) 26,0	6	Keine LÜ auf Kategorie 6, Rundumleuchten abbauen.
3139.02	Jagdpanzer JAGUAR 1 und 2 1425-11290/11390	a) 43,6 b) 52,0	7 4)	
3140.01	Kanonenjagdpanzer oder Beobachtungspz bzw. Führungspz 2350-51180	a) 28,9 b) 25,7 (mit Kan)	6	Keine LÜ bei Verladung auf Wagen der Kategorie 4, 6 und 8. Keine LÜ bei mittiger Verladung auf Kategorie 7.
3140.02	Kanonenjagdpanzer oder Beobachtungspz bzw. Führungspz 2350-51190	a) 47,8 b) 51,4 (mit Kan)	9	Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen. Verladung von 2 JgPzKan ohne Kanone auch auf Samms 709/710 möglich.
3146.01	Kampfpanzer mittel, Kan 105 mm LEOPARD 1 A 1 u. A 5 2350-12290	a) 40,9 b) 42,0	6	Antennen abbauen und Seitenspiegel einklappen.
3146.02	Kampfpanzer mittel, Kan 105 mm LEOPARD 1 A 1 u. A 5 2350-12290	a) 41,8 b) 44,0	7 4)	Antennen abbauen und Seitenspiegel einklappen. Doppelverladung ist nur möglich, wenn das Geschützrohr seitlich abgelegt (5-Uhr-Stellung) und verzurrt werden kann. Für Vorserienfahrzeuge, die nur eine mittige Rohrfestlegung besitzen, kommt nur Einzelverladung in Betracht.
3148.01	Kampfpanzer mittel, Kan 105 mm LEOPARD 1 A 2 2350-12290	a) 41,0 b) 43,0	6	
3148.02	Kampfpanzer mittel, Kan 105 mm LEOPARD 1 A 2 2350-12290	a) 42,0 b) 46,0	7 4)	
3149	Kampfpanzer mittel, Kan 105 mm LEOPARD 1 A 3 u. A 4 2350-12290/13290	a) 40,8 b) 43,0	6	Seitenspiegel einklappen.
3150.10	Kampfpanzer mittel, Kan 120 mm LEOPARD 2 und 2 A 1 mit heruntergeklappter vorderer Kettenschürze 2350-13090	a) 53,4 b) 55,3	6	Die klappbaren Kettenschürzen sind festzulegen.

Fußnoten siehe Anlage 4/1

Ordnungs-nummer	Gerätebezeichnung Planungs-Nr.	Gewichte in t a) Leergewicht 1) b) zul. Gesamtgew 2)	Regelverladung auf Flachwagen der Kategorie 3)	Auflagen gemäß LÜ-Skizzensammlung N
1	2	3	4	5
3130.20	Kampfpanzer mittel, Kan 120 mm LEOPARD 2 und 2 A 1 mit hochgestellter vorderer Ketten-schürze 2350-13090	a) 53,4 b) 55,3	6	Die klappbaren Kettenschürzen sind hochzustellen und festzulegen.
3157	Kampfpanzer mittel, Kan 90 mm M 48 A 2 2350-12190	a) 47,0 b) 49,0	6	
3158	Pionierpanzer (Kampfpanzer M 48 A 2 mit Räumschaufel, ohne Kanone) 2350-12790	a) 51,0 b) 53,0	7	
3159	Kampfpanzer mittel, Kan 105 mm M 48 A 2 GA 2350-13190	a) 46,0 b) 48,0	6	Seitenspiegel einklappen. Fla-MG-Lafette zur Mitte festlegen.
3333.01	Schützenpanzer A 1 u. A 2 MARDER 2350-56290	a) 28,0 b) 29,5	4	Bei SPz A 1 Infrarotgerät, Weißlichtscheinwerfer abbauen.
3333.02	Schützenpanzer A 1 u. A 2 MARDER 2350-56290	a) 52,0 b) 59,0	7 4)	Bei SPz A 1 Infrarotgerät, Weißlichtscheinwerfer abbauen.
3337.01	Gepanzertes Gefechts-standfahrzeug M 577 und M 577 A 1 2350-55290	a) 10,9 b) 11,4	3	70 mm außermittige Verladung beachten. Rundum-leuchte und Kanister abnehmen, dann keine LÜ beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen. Mögliche Verlagetoleranz in Querrichtung ± 50 mm.
3337.02	Gepanzertes Gefechts-standfahrzeug M 577 und M 577 A 1 2350-55290	a) 21,8 b) 22,8	3 4)	Einer der Pz kann durch Gerät ohne LÜ ersetzt werden. Die Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen, 70 mm außermittige Verladung beachten, Rundumleuchte und Kanister abnehmen, dann keine LÜ beim Lademaß der deutschen Eisen-bahnen. Mögliche Verladetoleranz in Querrichtung ± 50 mm.
3337.03	Gepanzertes Ge-fechtsstandfahrzeug M 577 und M 577 A 1 2350-55290	a) 33,7 b) 34,2	9 5)	Ein oder zwei Pz können durch Gerät ohne LÜ ersetzt werden. Die Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen. Dreifachverladung hat LÜ. Verladung ohne LÜ siehe 3337.01 und 3337.02.
3350.01	MTW Radarträger RATAC ABRA M 113 GA 1 2350-55990	a) 11,9 b) 12,9	3	Seitenspiegel einklappen. Keine LÜ.
3350.02	MTW Radarträger RATAC ABRA M 113 GA 1 2350-55990	a) 23,8 b) 25,8	3 4)	Seitenspiegel einklappen, Keine LÜ.
3350.03	MTW Radarträger RATAC ABRA M 113 GA 1 2350-55990	a) 35,7 b) 38,7	10 5)	Seitenspiegel einklappen. Keine LÜ beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen. Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen.
3353.01	MTW Radarträger GREEN ARCHER M 113 G 5840-01397	a) 12,0 b) 12,5	3	Seitenspiegel einklappen, Radarträger mit 3 Halte-bolzen festlegen, Radarschirm festlegen. Keine LÜ beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
3353.02	MTW Radarträger GREEN ARCHER M 113 G 5840-01397	a) 24,0 b) 25,0	3 4)	Seitenspiegel einklappen, Radarträger mit 3 Halte-bolzen festlegen, Radarschirm festlegen, Keine LÜ beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
3334.01	Minenwerfer-Fahr-zeug M 548 GA 1 2350-73490	a) 7,0 b) 12,0	3	Seitenspiegel einklappen. Bei Verladung auf Wagen der Kategorie 3 mit Fußbodenhöhe 1240 mm oder niedriger, Keine LÜ beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.

Fußnoten siehe Anlage 4/1

Ordnungs-nummer	Gerätebezeichnung Planungs-Nr.	Gewichte in t a) Leergewicht 1) b) zul. GesGew 2)	Regelverladung auf Flachwagen der Kategorie 3)	Auflagen gemäß DV-Skizzensammlung M
1	2	3	4	5
3354.02	Minenwerfer-Fahrzeug M 548 GA 1 2350-71490	a) 14,0 b) 24,0	3 4)	Seitenspiegel einklappen. Bei Verladung auf Wagen der Kategorie 3 mit Fußbodenhöhe 1240 mm oder niedriger, keine LÜ beim Ladmaß der deutschen Eisenbahnen.
3354.01	Minenwerfer-Fahrzeug M 548 GA 1 2350-71490	a) 21,0 b) 36,0	10 5)	Seitenspiegel einklappen. Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen.
3467	Flakpanzer GEPARD 2350-75190	a) 44,8 b) 47,5	6	
3468.01	FlaRakPz ROLAND 1425-11090	a) 33,3 b) 35,0	6	Rundumleuchte abbauen. Seitenspiegel einklappen.
3468.02	FlaRakPz ROLAND 1425-11090	a) 66,6 b) 70,0	7 4)	Rundumleuchte abnehmen, Seitenspiegel einklappen. Die Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen.
3470	Kanone 175 mm M 107 SF 2350-73190	a) entfällt b) 27,6	7	Werkzeugkästen am Sporn abbauen. Bei Verladung auf Kategorie 7 der für Fahrzeug ist in Wagenlängsrichtung so zu verladen, daß das Geschützrohr bis an das Ende der Ladefläche ragt.
3472	Kanone 175 mm M 107 SF mit Wetterschutz 2350-73190	a) entfällt b) 28,0	7	Seitenspiegel einklappen. Geschützrohr in unterer Stellung festlegen. Das Ende der Ladefläche darf nicht überragt werden.
3476.01	Panzerhaubitze 155 mm M 109 G 2350-71790	a) 23,5 b) 24,5	6	Dieselkanister abnehmen, Kettenglied aus Halterung entnehmen und Haltebügel abbauen.
3476.02	Panzerhaubitze 155 mm M 109 G 2350-71790	a) 47,0 b) 49,0	7 4)	Reservekanister abnehmen. Kettenglied aus Halterung entnehmen und Haltebügel abbauen.
3480.01	Haubitze 203 mm SF M 110 2350-71490	a) 25,6 b) 26,6	6	Werkzeugkästen am Sporn abbauen.
3480.02	Haubitze 203 mm SF M 110 2350-71490	a) 51,2 b) 53,2	7 4)	Werkzeugkästen am Sporn abbauen.
3482	Haubitze 203 mm SF M 110 A 2 2350-71897	a) 28,5 b) 29,2	6	Werkzeugkästen am Sporn abbauen. Bei Wagen der Kategorie 6 Fahrzeug in Wagenlängsrichtung so verladen, daß Geschützrohr bis an das Ende der Ladefläche reicht.
3483	Panzerhaubitze 155 mm Mod 70 2350-71390	a) 40,0 b) 43,5	6	Trennstabbehälter, Antennenstab, Rundumleuchte abbauen, Rohr zurren. Rohr darf nicht über das Ende der Ladefläche hinausragen.
3485	Haubitze 203 mm SF M 110 mit Wetterschutz 2350-71490	a) entfällt b) 28,0	7	Seitenspiegel einklappen. Geschützrohr in unterer Stellung festlegen. Wegen möglicher Toleranzen Maße des Wetterschutzes kontrollieren. Wenn Gerät mit aufgebautem Wetterschutz größer als B = 3170 mm und H = 3035 mm, dann W. abbauen und auf Drehbühne befestigen.
3530	Pionierpanzer mittel, 2350-12090	a) 40,8 b) 44,5	7 6)	Seitenspiegel einklappen. Seitenteile der Räumschaufel abbauen.
3532	Bergepanzer mittel, Standard Leop A 1-3 2350-12490	a) 40,0 b) 44,5	7 6)	Seitenspiegel einklappen. Konsole für Frontgetriebwerk ergibt keine zusätzliche LÜ beim Ladmaß der deutschen Eisenbahnen.
3533	Bergepanzer mittel, A 2 BÜFFEL Leop A 1-3 2350-12490	a) 41,0 b) 46,5	7 6)	Seitenspiegel einklappen. Stabantenne einziehen.

Fußnoten siehe Anlage 4/1

Ordnungs-nummer	Gerätebezeichnung Planungs-Nr.	Gewichte in t a) Leergewicht 1) b) zul. GesGew 2)	Regelverladung auf Flachwagen der Kategorie 3)	Auflagen gemäß LB-Skizzensammlung K
1	2	3	4	5
3534.10	Bergepanzer mittel M 88 mit angeschraubten Ersatzlaufrollen 2350-13390	a) 49,0 b) 50,8	7 6)	Spiegel abbauen.
3534.20	Bergepanzer mittel M 88 ohne Ersatzlaufrollen 2350-13390	a) 49,0 b) 49,9	6 6)	Spiegel abbauen.
3571	Brückenlegepanzer M 48 A 2 (in Arbeitsstellung) 5420-14190	a) 46,0 b) entfällt	7	Brückenlegeeinrichtung bis auf Wagenboden absenken.
3572	Brückenlegepanzer M 48 A 2 (in Fahrtstellung) 5420-14190	a) 46,0 b) entfällt	6	Nur anwenden, wenn Verladung nach Ordnr. 3571 nicht möglich.
3576	Brückenlegepanzer BIBER 5420-14290	a) 35,5 b) entfällt	8	Dieselkanister abnehmen, MG-Halterung, Drahtkorb für Tarnnetz abbauen.
3582.11	Fahrschulpanzer Leopard 1 2350-10390	a) 31,0 b) 42,0	6	Geschützstrappe abbauen. Vorderen Seitenspiegel einklappen, obere Seitenspiegel an Türen nach vorn klappen.
3582.12	Fahrschulpanzer Leopard 1 2350-10390	a) 62,0 b) 84,0	7 4)	Geschützstrappe abbauen. Vorderen Seitenspiegel an Türen nach vorn klappen. Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen.
3582.21	Fahrschulpanzer Leopard 1 (ohne Aufbau) 2350-10390	a) 31.0 b) 42,0	6	
3582.22	Fahrschulpanzer Leopard 1 (ohne Aufbau) 2350-10390	a) 62,0 b) 84,0	7 4)	Ladung darf die Enden der Ladefläche nicht überragen.
3584	Brücke für Brückenlegepanzer BIBER 2350-14160	a) 10,0 b) entfällt	7	Bei Aussetzung aus einem geschlossenen Zug Diagonalverzurrung vor Weiterlauf als Einzelwagen zusätzlich anbringen. Beide Festlegehölzer (50 x 100 x 1600) in Wagenquerrichtung mit je 10 Nägeln befestigen.
3647	Planierraupe 160 PS Kässbohrer, PR 660 (mit Winde oder Heckaufreißer) 2010-24350	a) 20,0 b) entfällt	6	Ohne Räumschaufel. Auspuffrohr abklappen, Führerstandsdach absenken. Tarnnetzhalter abbauen. Räumschaufel kann vor oder hinter Planierraupe mit verladen werden. Aufreißhaken bzw. Winde kann abgebaut sein.
4231	Anhänger 2-Rad 3 t für Festbrücke mit aufgesetzter Palette 2330-13080	a) entfällt b) 5,4	2	
4233	Anhänger 4-Rad 3 t 2330-12380	a) 2,1 b) 5,4	2	Keine LB beim Ladeguß der deutschen Eisenbahnen.
4236	Anhänger 4-Rad 6 t Trep 2330-12580	a) 3,6 b) 9,7	3	Keine LB beim Ladeguß der deutschen Eisenbahnen.
4238.10	Anhänger 4-Rad 4 t Trep 2330-14380	a) 3,8 b) 7,8	3	Spiegel um 240 mm absenken.
4238.20	Anhänger 4-Rad 4 t Trep 2330-24380	a) 3,8 b) 7,9	3	Ohne Plane und Spiegel. Keine LB.

Fußnoten siehe Anlage 4/1

Ordnungs-nummer	Gerätebezeichnung Planungs-Nr.	Gewichte in t 1) a) Leergewicht 2) b) zul. Ges.Gew	Regelverladung auf Flachwagen 3) der Kategorie	Auflegen gemäß LI-Skizzensammlung M
1	2	3	4	5
4239.10	Anhänger 4-Rad 7 t Trsp 2330-01780	a) 4,2 b) 11,2	3	Spriegel um 240 mm absenken.
4239.20	Anhänger 4-Rad 7 t Trsp 2330-01780	a) 4,2 b) 11,2	3	Ohne Plane und Spriegel, keine LI.
4240	Hulbanhänger 12 t lw 2330-41180	a) 8,2 b) 21,0	7	Mit abnehmbaren Spriegeln, keine LI.
4241.01	Anhänger 2-Rad 1 t Trsp 2330-11380	a) 1,7 b) 2,8	3	Keine LI beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
4241.02	Anhänger 2-Rad 1 t Trsp 2330-11380	a) 3,9 b) 5,6	3 4)	Keine LI beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
4241.03	Anhänger 2-Rad 1 t Trsp 2330-11380	a) 5,1 b) 7,4	3 5)	Keine LI beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen. bei 3fach-Verladung Deichseln auf Fußboden absenken.
4242.01	Anhänger 2-Rad 1,5 t mit Mehrzweckaufbau 2330-11680	a) 2,0 b) 2,8	3	Keine LI beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
4242.02	Anhänger 2-Rad 1,5 t mit Mehrzweckaufbau 2330-11680	a) 4,0 b) 5,6	3 4)	Keine LI beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
4242.03	Anhänger 2-Rad 1,5 t mit Mehrzweckaufbau 2330-11680	a) 5,0 b) 7,0	3 5)	Keine LI beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
4243.01	Anhänger 2-Rad 1,5 t Trsp 2330-11480	a) 1,0 b) 3,5	3	Keine LI beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
4243.02	Anhänger 2-Rad 1,5 t Trsp 2330-11480	a) 3,6 b) 7,0	3 4)	Keine LI beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
4243.03	Anhänger 2-Rad 1,5 t Trsp 2330-11480	a) 5,4 b) 10,5	3 5)	Keine LI beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
4245	Anhänger 4-Rad 7 t mit Übersetzmittel 2330-12880	a) entfällt b) 12,8	2	Keine LI beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
4247	Sattelanhänger 15 t hall, Pritsche ohne Plane und Spriegel 2330-46180	a) 6,5 b) 22,3	3	Keine LI, wenn Pritsche waagerecht gestellt wird. Wagenfußboden bis Unterkante Pritsche 1250 mm.
4252	Anhänger Sturmboot mit 5 S-Booten 2330-26080	a) entfällt b) 5,0	2	Mit 5 S-Booten keine LI beim Lademaß der deutschen Eisenbahnen.
4253	Anhänger 2-Rad für Motorboot-transport, klein mit Motorboot 2330-11180	a) entfällt b) 8,7	3	
4631	Sattelanhänger SAT 50 2330-18180	a) 16,2 b) entfällt	7	Auffahrrampe herunterklappen und am Wagen fest-binden.
4636	Sattelanhänger 50 t Tiefladar 2330-46580	a) 17,5 b) entfällt	7	Ersatzrad, Auffahrstücke abbauen.

FuBooten siehe Anlage 4/1

Ordnungs-nummer	Gerätebezeichnung Planungs-Nr.	Gewichte in t a) Leergewicht [1] b) zul. GesGew [2]	Regelverladung auf Flachwagen der Kategorie [3]	Auflagen gemäß Lü-Skizzensammlung M
1	2	3	4	5
0638	Faltschwimmbrücke, Innenabschnitt 5420-10936	a) entfällt b) 5,5	2	Auf Wagen der Kategorie 2 und 3 Seitenwandklappen im Bereich der Ladung herunterklappen und sichern.
0639	Faltschwimmbrücke, Randabschnitt 5420-10936	a) entfällt b) 5,6	2	Auf Wagen der Kategorie 2 und 3 Seitenwandklappen im Bereich der Ladung herunterklappen und sichern.
0642.10	Anhänger 4-Rad 7 t mit Übersetzmittel 2330-12980	a) entfällt b) 11,8	2	
0642.20	Anhänger 4-Rad 7 t ohne Übersetzmittel 2330-12980	a) 4,9 b) entfällt	2	Keine Lü.
0644.11	Anhänger 4-Rad 4 t mit 5 Stumpfbooten 2330-26180	a) entfällt b) 8,0	3	Keine Lü beim Ladema8 der deutschen Eisenbahnen.
0644.12	Anhänger 4-Rad 4 t mit 5 Stumpfbooten 2330-26180	a) entfällt b) 16,0	1Q [4]	Keine Lü beim Ladema8 der deutschen Eisenbahnen.
0644.21	Anhänger 4-Rad 4 t für Stumpfboote 2330-26180	a) 3,7 b) entfällt	3	Keine Lü.
0644.22	Anhänger 4-Rad 4 t für Stumpfboote 2330-26180	a) 7,4 b) entfällt	1Q [4]	Keine Lü.

Fußnoten siehe Anlage 4/1

Anforderung von Militärtransporten in Frieden (Anforderungsfristen)

Lfd Nr	Art des Militärtransports	Anforderung bei	Anforderungsfrist – bis zu 7 Tagen = Arbeitstage -- über 7 Tage = Kalendertage Inland	Ausland
1	Einzelreisende	entfällt ausgenommen[1])		
2	Mannschaftstransporte			
	a) in Gruppen in Abteilen	Bahnhof	2	2
	b) in Sonderwagen	VerkK	2	14
	c) in Militärreisezügen	VerkK	7[2])	14[2])
	d) in Omnibussen der Eisenbahn	VerkK	3	7
3	Truppentransporte			
	a) gemischte Wagengruppen ohne S- u. Lü-Fahrzeuge	VerkK	2[3])	14
	b) gemischte Wagengruppen mit S- u. Lü-Fahrzeugen	VerkK	7[3]) [5])	30
	c) Truppenzüge ohne u. mit Lü	VerkK	7[3]) [5]) [6])	30 [6])
4	Versorgungstransporte			
	a) bis 30 Wagen ohne S u. Lü	Bahnhof	3[4])	
	b) bis 5 Wagen ohne S u. Lü	Bahnhof		3[4])
	c) über 30 Wagen ohne S u. Lü	VerkK	4	
	d) über 5 Wagen ohne S u. Lü	VerkK		14
	e) Einzeltrsp mit S u. Lü	VerkK	7[6])	30
	f) VersZüge ohne S u. Lü	VerkK	7	14
	g) VersZüge mit S u. Lü	VerkK	7[3]) [5])	30
	h) Mun- u. WaffenTrsp (ab Wagenladung) zu unbesetzten Bf	VerkK	7	30

[1]) Eine gemeinsame schriftliche Anforderung bei der Fahrkartenausgabe ist spätestens 24 Stunden vor Abgang der Züge erforderlich, wenn aufgrund besonderer Verhältnisse (z.B. Festzeiten, Urlaubszeiten) eine große Anzahl von Einzelreisenden gegeben ist, ferner für Gruppen in IC- und EC-Zügen.

[2]) Voranmeldung 21 Kalendertage vor Transportbeginn.

[3]) Voranmeldung 21 Kalendertage vor Transportbeginn, wenn 5 oder mehr Spezialflachwagen und/oder 5 oder mehr Reisezugwagen gestellt werden müssen.

[4]) Liegt ein besonderer militärischer Grund für eine transporttechnische Bearbeitung oder Vorrangabfertigung vor, sind diese Transporte ebenfalls bei der VerkK anzufordern.

[5]) Für Lü-Transporte, die keine Ordnungsnummer haben, erhöht sich die Anforderungsfrist bei Transporten im Inland auf 14 Kalendertage.

[6]) Begleitete Versorgungstransporte sind in jedem Fall anforderungspflichtig. Die Anforderungspflicht für begleitete Versorgungstransporte mit VS-Material beträgt einheitlich 28 Kalendertage.

Anforderungen beim Bahnhof sind in Form einer schriftlichen Mitteilung zu stellen, bei der VerkK mit dem Vordruck Transportanforderung (Anlage 8).

Anforderung von Militärtransporten im Krieg (Anforderungsfristen)

Lfd Nr	Art des Militärtransports	Anforderung bei	Anforderungsfristen in Tagen	
			Inland	Ausland
1	Mannschaftstransporte			
	a) von Gruppen in Abteilen	Bahnhof	0,5	0,5
	b) in Sonderwagen	VerkK	1	2
	c) in Militärreisezügen	VerkK	2[1]	2[1]
	d) in Omnibussen d. Eisenbahn	VerkK	3	7
2	Truppentransporte			
	a) gemischte Wagengruppen ohne S- u. Lü-Fahrzeuge	VerkK	1	1
	b) gemischte Wagengruppen mit S- u. Lü-Fahrzeugen	VerkK	2[1] [3]	3[1] [3]
	c) Truppenzüge ohne u. mit Lü	VerkK	2[1] [3]	3[1] [3]
3	Versorgungstransporte		[4]	[4]
	a) nur Inland			
	bis 30 Wagen ohne S u. Lü	Bahnhof	1[2]	
	über 30 Wagen ohne S u. Lü	VerkK	1	
	b) nur Ausland			
	bis 5 Wagen ohne S u. Lü	Bahnhof		1[2]
	über 5 Wagen ohne S u. Lü	VerkK		2
	c) Einzeltransporte mit S u. Lü	VerkK	2[3]	3[3]
	d) VersZüge ohne S u. Lü	VerkK	2	2
	e) VersZüge mit S u. Lü	VerkK	2[1] [3]	3[1] [3]

[1]) Voranmeldung möglichst frühzeitig vor Transportbeginn

[2]) Liegt ein besonderer militärischer Grund für eine transporttechnische Bearbeitung oder Vorrangabfertigung vor, sind diese Transporte ebenfalls bei der VerkK anzufordern

[3]) Für Lü-Transporte, die keine Ordnungs-Nr haben, erhöht sich die Anforderungsfrist auf 7 Kalendertage

[4]) Begleitete Versorgungstransporte sind in jedem Fall anforderungspflichtig. Die Anforderungsfrist für begleitete Versorgungstransporte mit VS-Material beträgt 2 Kalendertage

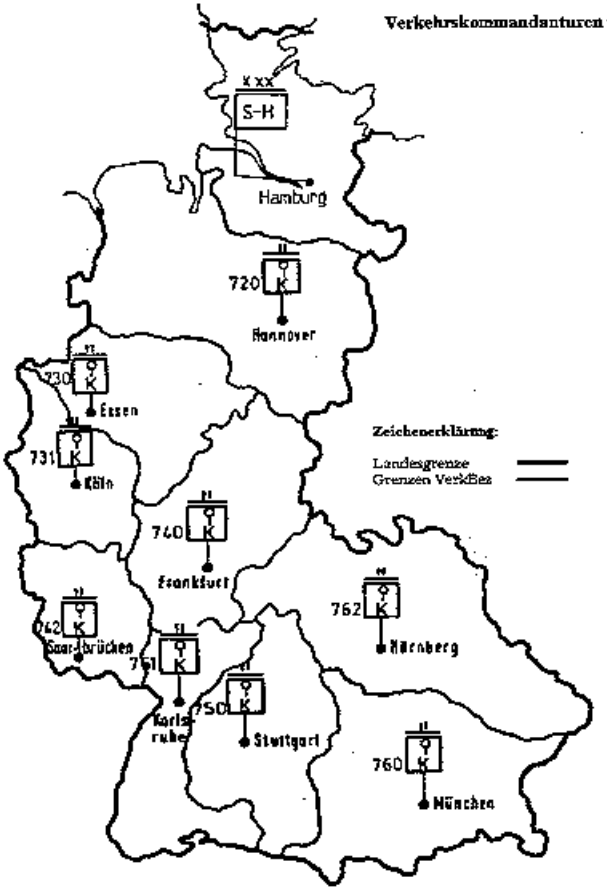
Anforderungen beim Bahnhof sind in Form einer schriftlichen Meldung zu stellen, bei der VerkK mit dem Vordruck Transportanforderung (Anlage 8)

Anforderung von Truppentransporten bei Übungen und Belegung von Truppenübungsplätzen

Lfd Nr	Art der Übungen	Groborientierung[1])	Voranmeldung (Meldeinhalt gemäß Nr 217)	Transportanforderung gemäß Anlage 8
1	2	3	4	5
1	**Übungen** ab Division oder Großverband gleicher Größenordnung aufwärts	**nach Abschluß der ersten Planung** von: Korps an: TerrKdo/Abt VerkFü	**so früh wie möglich** (mehr als 2 Monate) von: Division[2]) an: – TerrKdo/Abt VerkFü – VerkK	**mindestens 2 Monate vor Übungsbeginn** von: Division[2]) an: VerkK
2	**Übungen** in Stärke einer Brigade oder eines Großverbandes gleicher Größenordnung	**nach Abschluß der ersten Planung** von: Division[2]) an: TerrKdo/Abt VerkFü	**2 Monate vor Übungsbeginn** von: Division/Brigade[2]) an: VerkK	**mindestens 21 Tage vor Übungsbeginn** von: Division/Brigade[2]) an: VerkK
3	**Belegung von Truppenübungsplätzen** ab 3 Bataillone aufwärts	**so früh wie möglich** von: Division/Brigade[2]) u. [3]) an: TerrKdo/Abt VerkFü	**2 Monate vor Übungsbeginn** von: Division/Brigade[2]) an: VerkK	**mindestens 21 Tage vor Übungsbeginn** von: Division/Brigade[2]) an: VerkK

[1]) Erste Angaben über zu transportierende Verbände/Einheiten, vorgesehene Einladeräume, Zeitraum der Bewegungen und geplante Ausladeräume
[2]) Die die Übung planende Kdobeh meldet die teilnehmenden Verbände/Einheiten insgesamt an
[3]) Nur auf Anforderung des TerrKdo und wenn es der Umfang der Gesamtbelegung des TrÜbPl erfordert

Verkehrskommandanturen und Lage der Verkehrsbezirke (Dezernat Eisenbahn)



VerkDSt	Anschrift	NATO[1]	TerrKdo[1]	WBK	Bundesbahndirektion	Truppenübungsplätze
TerrKdo S – H/DBv BerAFNORTH Abt VerkFü/4 Eb	Museumstraße 39 2000 Hamburg 50	AFNORTH (NORTHAG)	Schleswig-Holstein/ DBvBer AFNORTH (NORD)	TerrKdo S-H/ DBvBer AFNORTH/ II	Hamburg	Putlos Todendorf
VerkK 720	Joachimstraße 3 3000 Hannover 1	NORTHAG	NORD	II/III (IV)	Hannover	Bergen-Hohne Munster Ehra-Lessien Versuchs- und Erprobungsgelände Meppen
VerkK 730	Bismarckplatz 1 4300 Essen 1	NORTHAG	NORD	III (II/IV)	Essen	Haltern Sennelager Daaden
VerkK 731	Konrad-Adenauer-Ufer 3 5000 Köln 1	(CENTAG)	(SÜD)	III/IV	Köln	Vogelsang
VerkK 740	Friedrich-Ebert-Anlage 35 6000 Frankfurt (M) 1	CENTAG	SÜD	IV (VI)	Frankfurt (M)	Schwarzenborn
VerkK 742	Am Bahnhof 4 6600 Saarbrücken 3	CENTAG	SÜD	IV	Saarbrücken	Baumholder
VerkK 750	Heilbronner Straße 7 7000 Stuttgart 1	CENTAG	SÜD	V/VI	Stuttgart	Münsingen Heuberg
VerkK 751	Lammstraße 19 7500 Karlsruhe 1	CENTAG	SÜD	IV/V	Karlsruhe	
VerkK 760	Richelstraße 3 8000 München 19	CENTAG	SÜD	VI	München	
VerkK 762	Sandstraße 33-49 8500 Nürnberg 2	CENTAG	SÜD	VI (IV/V)	Nürnberg	Hammelburg Wildflecken Grafenwöhr Hohenfels

[1] Von den in () genannten Kommandobehörden fallen nur geringe Gebietsteile in diesen Zuständigkeitsbereich

Voranmeldung von Transportbedarf auf Eisenbahn, Straße und Binnenwasserstraße gemäß STANAG 2165

Die Kommandobehörden teilen ihren **voraussichtlichen Transportbedarf** so früh wie möglich (Anlage 5/3) nach dem Muster Anlage 7/2

- **zur Veranlassung**
  den militärischen Verkehrsdienststellen im Aufkommensgebiet (Anlage 5/3) und
- **nachrichtlich**
  bei grenzüberschreitenden Bewegungen den militärischen Verkehrsdienststellen des Durchgangslandes und des Bestimmungslandes

mit.

Für die Durchführung von Eisenbahntransporten werden von der militärischen Verkehrsdienststelle, nach Rücksprache mit der Eisenbahn, die anfordernden Truppenteile oder Dienststellen

- über getroffene Vorbereitungen unterrichtet und
- zur Abgabe einer Transportanforderung (Anlage 8) aufgefordert.

Form und Inhalt der Voranmeldung

Muster (Originalformat A 3)

Voranmeldung von Transportbedarf auf Eisenbahn ☐ Straße ☐ Binnenwasserstraße ☐

Zeitraum für den voraussichtlichen Bedarf[1]) _____ Anfordernde Dienststelle[2]) _____ Zuständige Dienststelle des Aufkommensbereiches[3]) _____

Lfd Nr oder Position	Bezugs-Nr oder Deckname	Absender	Aufkommensgebiet/ Ausgangspunkt mit Koordinaten	Empfänger	Bestimmungsgebiet/ Bestimmungsort mit Koordinaten	Bevorzugte Staaten oder Gebiete in einem Staat	Bevorzugte Transportart	Personal Anzahl	Art	Ladungen Frachtgut Kategorie oder Nachschubklasse	Gewicht	Raummaß	Spezialladungen Anzahl	Einzelgewicht	Lastenklasse Einwegzeit	Drehungsnummer	Transportfolge	Zeitpunkt des Transportbeginns	Zeitpunkt, zu dem der Transport beendet sein muß	Dringlichkeitsstufen	Bemerkungen
	ALFA	BRAVO	CHARLIE	DELTA	ECHO	FOXTROT	GOLF	HOTEL	INDIA	JULIET	KILO	LIMA	MIKE	NOVEMBER	OSCAR	PAPA	QUEBEK	ROMEO	SIERRA	TANGO	UNIFORM
EINS																					
ZWEI																					
DREI																					
VIER																					
FÜNF																					
SECHS																					
SIEBEN																					
ACHT																					
NEUN																					
ZEHN																					

1) bis 4) siehe Ausfüllanweisung Anlage 7/3.
Dieser Vordruck ist selbst herzustellen.

Ausfüllanweisung zur Voranmeldung von Transportbedarf

ÜBERSCHRIFTEN	BEDEUTUNG	BEMERKUNGEN
(1)	VS-Einstufung	Von der anfordernden Dienststelle festgelegter Geheimhaltungsgrad.
(2)	Zeitraum für den voraussichtlichen Bedarf	Der von der betreffenden nationalen Dienststelle angegebene Zeitraum für den voraussichtlichen Bedarf.
(3)	Anfordernde Dienststelle	Die Bezeichnung der vorlegenden Kommandobehörde/Dienststelle.
(4)	Zuständige Dienststelle des Aufkommenslandes	Die Dienststelle, die die Meldung über den voraussichtlichen Transportbedarf im Aufkommensland entgegennehmen soll.
SPALTE[1])	**BEDEUTUNG**	**BEMERKUNGEN**
Lfd Nr der Position		
ALFA	Bezugsnummer oder Deckname	
BRAVO	Absender	Die tatsächliche Versanddienststelle.
CHARLIE	Aufkommensgebiet/Ausgangspunkt mit Koordinaten	Koordinaten sind sechsstellig anzugeben.
DELTA	Empfänger	Die tatsächliche Empfangsdienststelle.
ECHO	Bestimmungsgebiet/Bestimmungsort mit Koordinaten	Koordinaten sind sechsstellig anzugeben.
FOXTROT	Betroffene Staaten oder Gebiete in einem Staat	Nationale Kennbuchstaben gemäß STANAG 1059 eintragen.
GOLF	Bevorzugte Transportart	Straßen-, Eisenbahn- oder Binnenschiffstransport eintragen.

[1]) Spalten, zu denen keine Angaben gemacht werden, sind bei fernschriftlicher Übermittlung nicht anzugeben.

SPALTE	BEDEUTUNG	BEMERKUNGEN
HOTEL/INDIA	Anzahl und Art des zu befördernden Personals	Anzahl und allgemeine Beschreibung des zu befördernden Personals angeben. Normalerweise wird das zu befördernde Personal unter der Bezeichnung Truppen, Kranke/Verwundete, Zivilisten, Kriegsgefangene oder sonstige Kategorien aufgeführt, die dem Verkehrsführungspersonal die Auswahl erleichtern.
JULIET/KILO/LIMA	Nachschubklasse und Gewicht/Raummaß	Nachschubklasse sowie das geschätzte Gewicht und Raummaß. Normalerweise werden keine einzelnen Artikel innerhalb einer Nachschubklasse angegeben; doch werden Positionen, die eine besondere Behandlung erfordern, in der Spalte „Bemerkungen" spezifiziert, so daß außergewöhnliche Charakteristiken klar ersichtlich sind. Zum Beispiel bei Schwertransporten (mit Ausnahme von Fahrzeugen) Angabe von Stückzahl, Maßen und Gewicht jedes Transports.
MIKE/NOVEMBER OSCAR/PAPA	Spezialladungen	Anzahl der zu transportierenden Fahrzeuge/Panzer, Gewicht der einzelnen Geräte in Tonnen, militärische Lastenklasse gemäß STANAG 2021 (Straße) und Ordnungsnummer gemäß DS 795 (Eisenbahn) (Anlage 4).
QUEBEC	Transportfolge	Frachttonnen bzw. Anzahl der Fahrzeuge/Panzer, die täglich transportiert werden können; (entscheidend ist die Kapazität der versendenden und der empfangenden Organisation).
ROMEO	Zeitpunkt des Transportbeginns	Frühestmöglicher Zeitpunkt des Transportbeginns.
SIERRA	Zeitpunkt, zu dem die Beendigung des Transports erwünscht/erforderlich ist.	Zeitpunkt angeben, zu dem die Beendigung des Transports gewünscht wird oder erforderlich ist.
TANGO	Dringlichkeitsstufen	Getrennt für jede Zeile bzw. lfdNr Angabe einer Dringlichkeitsstufe.

SPALTE	BEDEUTUNG	BEMERKUNGEN
UNIFORM	Bemerkungen	Alle Angaben, die für die Transportplanung erforderlich sind, z.B. Schwertransporte, gefährliche Güter, Spezialumschlag, Angaben über Erfordernisse für Radfahrzeuge und Personal.

Fernschriftliche Voranmeldung von Transportbedarf (Beispiel)

Spruchvordruck/Message Form [1]

Vermerke d. Fm-Stelle (Comm.Cen. Remarks)

TgbNr (RegNr)

Vorrangstufe „An"-Adressaten (Precedence Action) R

Datum/Zeit-Gruppe (Date Time Group)

Vorrangstufe „Nachr"-Adressaten (Precedence INFO) R 221030Znov86

Spruchanweisungen (Message Instructions)

Listenadresse — ohne Anschriftenübermittlung (Book Mag) ☐

Reihenadresse — mit Anschriftenübermittlung (Multiple Address) ☐

StnSerNr

Annahmezeit (Filing Time)

aufgenommen/übermittelt (received/transmitted)

Leitweganzeiger (Routing Indicators) / Rufzeichen (Callsign)	Aufgeber/Adressaten (Originator/Addressee)	Ortsangabe (Location)	über (thru)	Tag/Zeit (Date/Time)	Signum
	FROM (Von) PzBrig 15	Koblenz			
	TO (An) VerkK 731	Köln			
	INFO (Nachr) III. Korps	Koblenz			
	5. PzDiv	Diez			

Nur vom Fm-Personal auszufüllen! (For operators use only)

Nur vom Fm-Personal auszufüllen! (For operators use only)

Prefix (Prefix)

Einstufung (Classification) – VS-NfD – [2]

MsgNr

Darf nur

zur Kenntnis gelangen.

(EYES ONLY)

Signum

Textseiten: (Text Pages) 1

Name des Verfassers (Drafters Name) Tel: (Ext) 55 20

Thomas, Kplm

Dienstgrad/Amtsbezeichnung (Rank)

Bezugsspruch VS: (Ref. Mag. classified) ja/yes ☐ nein/no ☐

Unterschrift des Genehmigenden

Müller, Oberstlt

Dienstgrad/Amtsbezeichnung (Rank)

Zutreffendes bitte ankreuzen ☒

freigegeben: (released)

Text nur auf Rückseite

Dieser Vordruck ist nur auf dem Nachschubwege zu beziehen.
Fm-Form Nr 25/68 V VerkNr 7530-12-120-5990

[1]) Spruchvordruck (Originalformat A4)
[2]) Die Einstufung des Fernschreibens richtet sich nach der Schutzbedürftigkeit seines Inhalts.

Voranmeldung von Transportbedarf auf Eisenbahn, Straße und Binnenwasserstraße für die Zeit vom 10 feb bis 16 feb 1987

EINS	ALFA	Schnelle Maus
	BRAVO	PzBrig 15
	CHARLIE	Koblenz (MA090800)
	DELTA	PzBrig 15
	ECHO	Raum Bergen/Celle (ND650520)
	FOXTROT	GE
	GOLF	Eisenbahntransport
	HOTEL	600
	INDIA	Truppenangehörige
	JULIET	Gepäck
	MIKE	220 Ketten-Kfz
	ROMEO	12 feb
	SIERRA	15 feb erforderlich
	TANGO	zwei

Fernschriftliche Voranmeldung von Transportbedarf
(Beispiel – englische Übersetzung)

Spruchvordruck/Message Form [1]

Vermerke d. Fm-Stelle (Comm Cen Remarks)

TgbNr (RegNr)

Vorrangstufe „An"-Adressaten (Precedence Action): R

Datum/Zeit-Gruppe (Date Time Group): 221030ZnovB5

Vorrangstufe „Nachr"-Adressaten (Precedence INFO): R

Spruchanweisungen (Message Instructions)

Listenadresse — ohne Anschriftenübermittlung (Book Mbg) ☐

Reihenadresse — mit Anschriftenübermittlung (Multiple Address) ☐

StnSerNr

Annahmezeit (Filing Time)

aufgenommen/übermittelt (received/transmitted)

Leitweganzeiger (Routing Indicators) / Rufzeichen (Callsign)	Aufgeber/Adressaten (Originator/Addressees)	Ortsangabe (Location)	über (Vrtr)	Tag/Zeit (Date/Time)	Signum
	FROM (Von) PzBrig 15	Koblenz			
	TO (An) Mov HQ 731	Köln			
	INFO (Nachr) III. (GE) Korps	Koblenz			
	5. (GE) PzDiv	Diez			

Nur vom Fm-Personal auszufüllen! (For operators use only)

Nur vom Fm-Personal auszufüllen! (For operators use only)

Prälte (Prefix)

Einstufung (Classification) – NATO RESTRICTED – [2]

MsgNr

Darf nur

zur Kenntnis gelangen.

(EYES ONLY)

Signum

Textseiten: (Text Pages) 1

Name des Verfassers (Drafters Name) Tel: (Ext) 55 20

Thomas, Captain
Dienstgrad/Amtsbezeichnung (Rank)

Zutreffendes bitte ankreuzen ☒

Bezugsspruch VS: (Ref. Msg. classified) ja/yes ☐ nein/no ☐

Unterschrift des Genehmigenden

Müller, LtCol
Dienstgrad/Amtsbezeichnung (Rank)

freigegeben: (released)

Text nur auf Rückseite

Dieses Vordruck ist nur auf dem Nachschubwege zu beziehen.
FnForm Bw 28/68 V VersNr 7330-12-120-5219

[1] Spruchvordruck (Originalformat A4)
[2] Die Einstufung des Fernschreibens richtet sich nach der Schutzbedürftigkeit seines Inhalts.

Anlage 7/9 VS - NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH

NATO RESTRICTED

SIC QTM
Table of Forecast Movement Requirements - Rail, Road and Inland Waterways for period of 10 feb to 16 feb 1987

ONE	ALFA	Quick Mouse
	BRAVO	PzBrig 15
	CHARLIE	Koblenz (MA090800)
	DELTA	PzBrig 15
	ECHO	area Bergen/Celle (ND650520)
	FOXTROT	GE
	GOLF	rail
	HOTEL	600
	INDIA	troops
	JULIET	baggage
	KIKE	220 tracked vehicles
	ROMEO	12 feb
	SIERRA	15 feb required
	TANGO	twn

Transportanforderung / Transportbescheid
für Transporte auf dem Land- und Wasserwege
Surface Transport Request / Reply
— STANAG 2156 —

Geheimhaltungsgrad/Security Classification

Die gerasterten Teile sind nur von Verkehrsdienststellen auszufüllen / The darkened sections are for use of transport agencies only.

Transportanforderung für Eisenbahntransport auf Vordruck*) mit Mustereintragung

Zutreffendes ankreuzen/Mark applicable box
*) Siehe Ausfüllanweisung in den Verkehrsvorschriften / See completing instructions in movement and transportation regulations.

1 Transport-
[x] Anforderung/Request
[ ] Bescheid/Reply

2 Anfordernder (vollständige Anschrift, Koordinaten)/Originator (full address, coordinates): PzBtl 324, Lützow-Kaserne, 2822 Schwanewede (MD714995)

3 Aktenzeichen/Reference No: 32-34-00

4 Datum/Zeitgruppe/DTG: 050900Z may 86

5 Telefon/Telephone No: 0 42 09/8 51

6 Telefax/Telex No:

7 *) An/To: VerkK 720 - Dez Eb

8, 9, 10 Nachricht/Info: PzGrenBrig 32

11 Nation: GE

12 *) Transportdurchführungspriorität/Movement priority:

13 Kenn-Nr, Name der Operation/Identification, name of operation:

14 *) Gewünschte Transportart/Preferred transport mode: a) Straße/Road [ ] b) Eisenbahn/Rail [x] c) Binnenschiff/IWT [ ] d) See/Sea [ ]

15 *) Abzeichnende Stelle/Agency to be billed:

16 Unterschrift, Name, DGrad/Aufgabe/Signature, name, rank: Müller, OTL

Verkehrsdienststelle/Transport agency — Aktenzeichen/Reference No — Datum/Zeitgruppe/DTG — Telefon/Telephone No — Telefax/Telex No — An/To — Nachricht/Info — Unterschrift, Name, DGrad/Aufgabe/Signature, name, rank

17 Transportbescheid Nr/Transport reply No
18 Verkehrsdienststelle/Transport agency
19 Aktenzeichen/Reference No
20 Datum/Zeitgruppe/DTG
21 Telefon/Telephone No
22 An/To
23 Telefax/Telex No
24, 25, 26 Nachricht/Info
27 Zugewiesene Transportart/Assigned transport mode: a) Straße/Road b) Eisenbahn/Rail c) Binnenschiff/IWT d) See/Sea
28 Unterschrift, Name, DGrad/Aufgabe/Signature, name, rank

29 Transport-/Fahrt-Nr/Transport No/Identification/Code No

30 a) Absender (vollständige Anschrift, Koordinaten)/Consignor (full address, coordinates) b) Einladeort (vollständige Anschrift, Koordinaten)/Loading point (full address, coordinates)
a) PzBtl 324, Lützow-Kaserne
2822 Schwanewede (MD714995)
Tel. 0 42 09/8 51
b)*)

31 Einladebahnhof, Beladestellen, Koordinaten/Railway station, port, coordinates a) gewünscht/preferred b) zugewiesen/assigned
a)*) Bremen-Farge Ost
Agl Schwanewede
(MD695995)
b)

32 a) Frühester Bereitstellungszeitpunkt/Earliest time of loading b) Benötigte Zeit/Time required for loading (Datum, Uhrzeit/Date, time)
a)*) 12.05.1985, 09.30
b)*) 2 Std

33 a) Einladebeginn/Beginning of loading b) Einladeende/End of loading (Uhrzeit/Time)

34 Ablaufzeit/Departure time a) gewünscht/preferred b) zugewiesen/assigned
a)*)

35 a) Empfänger (vollständige Anschrift, Koordinaten)/Consignee (full address, coordinates) b) Ausladeort (vollständige Anschrift, Koordinaten)/Unloading point (full address, coordinates)
a) PzBtl 324 (vom 12 - 23 may) Camp C
8431 Hohenfels (QV134615)
b)*)

36 Ausladebahnhof, Entladehafen, Koordinaten/Railway station, port, coordinates a) gewünscht/preferred b) zugewiesen/assigned
a)*) Neumarkt/Oberpfalz
(PV815756)

37 *) Eintreffzeit (Datum, Uhrzeit)/Arrival (date, time) a) frühestens/earliest b) spätestens/latest c) zugewiesen/assigned
a)*) b)*)

38 a) Benötigte Ausladezeit/Time required to unload b) Beginn/Beginning c) Ende/End
a)*) 1 Std

39 Transportdurchführung, Reiseweg, Grenz-/Unterwegsbahnhöfe (Datum, Zeit)/Routing information, intermediate halts/times at the border (location, time)

40 Zahl und Art der zugewiesenen Transportmittel/Quantity and type of assigned transportation means

41

42 Transportdurchführende Stelle: Anschrift, Telefon, Telex, Name des Bearbeiters/Agency providing the transport means: full name, address, telephone No, telex No, name of responsible person

43 Bemerkungen (z. B. Leistungen, Anlagen, Forderungen, Angaben über Anschlusstransporte, Umschlagskapazität, VS-Material, Art der Sicherung oder Geleit)/Remarks (e. g. special services/requirements, information on follow-on transport, transshipment, capacity classified materials, type of convoy/escort) reference to enclosures, if applicable (number, identification): Rücktransport geplant am 24 may 86

*) Vordruck (Originalformat A3)

VS – NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH

Transportgut / Load

Geheimhaltungsgrad/ Security Classification

*) Siehe Ausfüllanweisung in den Verkehrsvorschriften / See completing instructions in movement and transportation regulations.

Nr.	a) *) Anzahl/ Quantity	b) *) Art der Ladung/ Nature of load	c) *) Inhalt/Ordnungsnummer/Ladeliste/ Contents/rail stock number	d) Transportmittel/ Transport means	*) Gewicht/Load, combined weight: e) Höchstgewicht pro Stück/ Max. per unit kg	f) Gesamtgewicht/ Total kg	*) Maße/Dimensions: g) Länge/ Length m	h) Breite/ Width m	i) Höhe/ Height m	k) m³ / l) *) MLC	*) Gefährliche Güter/ Dangerous goods: m) GGVE n) GGVS o) RID p) ADR
44	m	Personen 1. Wagenklasse/ Accommodation personnel 1st class	Gepäck pro Person siehe Spalten e)–g)/ Baggage per person see e)–g)		Vermerke zu Spalte c)/Remarks to column c) (z. B. Volle Kampfausstattung am Mann/ e. g. Full combat equipment): 1. Zug: m/24, 2. Zug: m/23 — Volle Kampfausstattung am Mann						
45	m	Personen 2. Wagenklasse/ Accommodation personnel 2nd class	Gepäck pro Person siehe Spalten e)–g)/ Baggage per person see e)–g)		Vermerke zu Spalte c)/Remarks to column c) (z. B. Volle Kampfausstattung am Mann/ e. g. Full combat equipment): 1. Zug: m/95, 2. Zug: m/90 — Volle Kampfausstattung am Mann						
46	14	1. Zug: KPz Leo 1 A 2	7 x 3140.02							k) / l)	
47	1	Bergepanzer Standard	3532							k) / l)	
48	2	MTW M 113	II		10.500	21.000				k) / l)	
49	1	LKW 10 t mil gl W mit Ladekran 1 t	1402.10							k) / l)	
50	5	LKW 5 t mil gl	1263.10							k) / l)	
51	18	LKW 5 t gl mit 2-Rad-Anhänger	1350.10							k) / l)	
52	8	PKW 8 Sitze VW	IV		2.000	16.000				k) / l)	
53	10	Paletten	Infanterie-munition		915	9.150	1,20	1,00	0,854	k) / l)	1b/1e
54	13	2. Zug: KPz Leo 1 A 2	6 x 3140.02 3140.01							k) / l)	
55	1	Bergepanzer Standard	3532							k) / l)	
56	1	MTW M 113	II		10.500	10.500				k) / l)	
57	5	LKW 5 t mil gl	1263.10							k) / l)	
58	1	LKW 5 t gl mit 2-Rad-Anhänger	1350.10							k) / l)	
59	2	4-Rad-Anhänger	4233							k) / l)	
60	10	LKW 0,5 t ILTIS	IV		1.600	16.000				k) / l)	
61										k) / l)	
62										k) / l)	
63										k) / l)	
64										k) / l)	

Anlage 8/2

VS – NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH

Ausfüllanweisung zur Transportanforderung für Transporte auf dem Land- und Wasserwege

Anmerkungen:

Felder, zu denen keine Angaben gemacht werden, sind bei fernschriftlicher Übermittlung **nicht** anzugeben.

Nur für Eisenbahntransporte oder Mannschaftstransporte mit Omnibussen der Eisenbahn („Bustransporte") geltende Bemerkungen sind durch ein vorangestelltes [E] kenntlich gemacht.

Zu Feld/ Spalte	Bemerkungen
7	Im Fernschreibverkehr nur im Anschriftenteil angeben.
12	Zusätzlich ist die festlegende Dienststelle anzugeben und nachrichtlich zu beteiligen.
14	Es darf nur **eine** Transportart pro Vordruck angefordert werden. Ist die Benutzung anderer Transportarten ausgeschlossen, muß dies unter 43 (Bemerkungen) begründet werden.
	[E] Bei Anforderung von Bustransporten ist a) (Straße) anzukreuzen und unter 43 eine entsprechende Bemerkung anzugeben.
15	[E] Entfällt bei Eisenbahntransporten.
■ und ●	Die Angaben in den mit ■ und ● gekennzeichneten Feldern werden an die Bedarfsträger **nicht** übermittelt.
30 a)	Entfällt, falls mit den Angaben unter 2 identisch.
30 b)	[E] Entfällt bei Eisenbahntransporten. Bei Bustransporten nur angeben, falls dies ein anderer ist, als unter 30 a) angegeben.
31 a)	[E] Entfällt bei Bustransporten; ggf Gleisanschluß bzw. Ladestelle.

Zu Feld/ Spalte	Bemerkungen
32 a)	Entfällt, falls Eintragung unter 37 erfolgt.
	[E] Bei Eisenbahn-/Bustransporten sind die Zeitangaben mit der **Ortszeit** anzufordern.
32 b)	[E] Stets ausfüllen.
34 a)	Entfällt, falls Eintragung unter 32 oder 37 erfolgt.
	[E] Entfällt bei Eisenbahntransporten.
35 b)	Nur ausfüllen, falls ein anderer Ort als unter 35 a) oder 36 a) angegeben.
	[E] Entfällt bei Eisenbahntransporten. Bei Bustransporten nur ausfüllen, falls dies ein anderer Ort ist als unter 35 a) angegeben.
36 a)	[E] Entfällt bei Bustransporten; ggf Gleisanschluß bzw. Ladestelle.
37	Entfällt, falls eine Eintragung unter 32 oder 34 erfolgt.
37 a)	[E] Entfällt, falls eine Eintragung unter 32 a) oder 37 b) erfolgt.
37 b)	[E] Entfällt, falls eine Eintragung unter 32 oder 37 a) erfolgt.
38 a)	[E] Stets ausfüllen.
44 a) und 45 a)	Anzahl der männlichen (m = male) und weiblichen (f = female) Personen angeben.

Zu Feld/ Spalte	Bemerkungen
46 bis 64 a) und b)	Reihenfolge der Angaben entweder: Kettenfahrzeuge, Radfahrzeuge, Container, Stückgut. Innerhalb der Gerätearten sollten ähnliche Typen in derselben Zeile aufgeführt werden, z.B. KPz Leopard 2, LKW 5 t, 40 Fuß-Container, Boxpaletten usw.; oder: das zu transportierende Gerät wird nach taktischen Erfordernissen zusammengefaßt angemeldet.
c)	Ggf allgemeine zusammenfassende Angaben machen: Ersatzteile, Verpflegung usw. Die Ladung der zu transportierenden LKW ist nur dann anzugeben, wenn es sich um VS-Material oder gefährliche Güter handelt.
e) bis k)	[E] Entfällt, wenn beim Transport von militärischem Gerät in Spalte c) die Ordnungsnummer oder Ladeklasse angegeben ist. Zu Spalte e): Hier ist andernfalls das Gewicht des schwersten Fahrzeugs der Geräteart anzugeben.
l)	[E] Entfällt.
m) bis q)	Gefährliche Güter sind in Übereinstimmung mit der gewünschten Transportart anzugeben. Die Gefahrklasse ist genau zu spezifizieren. [E] Ein Transport zu m), n) und q) entfällt.

Bei zusätzlichem Platzbedarf können zu den einzelnen Feldern gesonderte Anlagen beigefügt werden.

Fernschriftliche Transportanforderung für Eisenbahntransport (Beispiel)

Spruchvordruck/Message Form[1])

Vermerke d. Fm-Stelle (Comm.Cen Remarks)

TgbNr (Reg.Nr)

Vorrangstufe „An"-Adressaten (Precedence Action) R

Datum/Zeit-Gruppe (Date Time Group)

Vorrangstufe „Nachr"-Adressaten (Precedence INFO) R 050900Zmay8

StnScrNr

Annahmezeit (Filing Time)

Spruchanweisungen (Message Instructions)

Listenadresse — ohne Anschriftenübermittlung (Book Msg)

Reihenadresse — mit Anschriftenübermittlung (Multiple Address)

aufgenommen/übermittelt (received/transmitted)

Leitweganzeiger (Routing Indicators) / Rufzeichen (Callsign)	Aufgeber/Adressaten (Originator/Addressee)	Ortsangabe (Location)	über (thru)	Tag/Zeit (Date/Time)	Signum
	FROM (Von) PzBtl 324	Schwanewede			
	TO (An) VerkK 720 - Dez Eb	Hannover			
	INFO (Nachr) PzGrenBrig 32	Schwanewede			

Nur vom Fm-Personal auszufüllen! (For operators use only)

Präfix (Prefix)

Einstufung (Classification) - VS-NfD -

MsgNr

Darf nur

zur Kenntnis gelangen.

(EYES ONLY)

Signum

Textseiten: (Text Pages) 1

Name des Verfassers (Drafters Name) Tel: (Ext) 8 51

Schneider, Hptm

Dienstgrad/Amtsbezeichnung (Rank)

Zutreffendes Bitte ankreuzen ☒

Text nur auf Rückseite

Bezugsspruch VS: (Ref. Msg. classified) ja/yes ☐ nein/no ☐

Unterschrift des Genehmigenden

Müller, Oberstlt

Dienstgrad/Amtsbezeichnung (Rank)

freigegeben: (released)

Dieser Vordruck ist nur auf dem Nachschubwege zu beziehen.
FmForm Bw 28/40 V VersNr 7530-12-120-5990

[1]) Spruchvordruck (Originalformat A4)

1. Transportanforderung
2. PzBtl 324, Lützow-Kaserne, 2822 Schwanewede (MD714995)
3. Az 32-34-00
5. Ø 42 09/8 51
11. GE
14. Eisenbahn
16. Müller, Oberstlt
30. a) siehe 2.
31. a) Bremen-Farge Ost, Agl Schwanewede (MD595996)
32. a) 12.05.1986, 09.30 Uhr
    b) 2 Std
35. a) PzBtl 324, vom 12. - 23. Mai, B431 Hohenfels (QV134615), Camp C
36. a) Neumarkt/Oberpf (PV815756)
38. a) 1 Std
43. Rücktransport geplant am 24 may 86
44. 1. Zug: m/24; 2. Zug: m/23; Volle Kampfausstattung am Mann
45. 1. Zug: m/95; 2. Zug: m/90; Volle Kampfausstattung am Mann
46. 1. Zug:
    a) 14; b) KPz Leo 1 A 2; c) 7 x 3148.02
47. a) 1; b) Bergepanzer Standard; c) 3532
48. a) 2; b) MTW M 113; c) II; e) 10500; f) 21000
49. a) 1; b) LKW 10 t mil glW mit Ladekran 1 t; c) 1482.10
50. a) 5; b) LKW 5 t mil gl; c) 1263.10
51. a) 18; b) LKW 5 t gl mit 2-Rad-Anh; c) 1358.10
52. a) 8; b) PKW 8 Sitze, VW; c) IV; e) 2000; f) 16000
53. a) 10; b) Paletten; c) Infanteriemunition; e) 915; f) 9150;
    g) 1,20; h) 1,00; i) 0,854; p) RID 1b/4c
54. 2. Zug:
    a) 13; b) KPz Leo 1 A 2; c) 6 x 3148.02 + 3148.01
55. a) 1; b) Bergepanzer Standard; c) 3532
56. a) 1; b) MTW M 113; c) II; e) 10500; f) 10500
57. a) 5; b) LKW 5 t milgl; c) 1263.10
58. a) 1; b) LKW 5 t gl mit 2-Rad-Anh; c) 1358.10
59. a) 2; b) 4-Rad-Anh; c) 4233
60. a) 10; b) LKW 0,5 t Iltis; c) IV; e) 1600; f) 16000

Transportanforderung/ Transportbescheid
für Transporte auf dem Land- und Wasserwege

Surface Transport Request / Reply
— STANAG 2156 —

Geheimhaltungsgrad/ Security Classification

Transportbescheid für Eisenbahntransport auf Vordruck¹) mit Mustereintragung

Die gerasterten Teile sind nur von Verkehrsdienststellen auszufüllen / The dark-shaded parts are for use of transport agencies only.

Zutreffendes ankreuzen ☒ / Mark applicable box ☒

*) Siehe Ausführungsweisung in den Verkehrsvorschriften / See completing instructions in movement and transportation regulations.

1 Transport- Anforderung/Request
[x] Bescheid/Reply

2 Anforderer (vollständige Anschrift, Koordinaten)/Originator (full address, coordinates): PzBtl 324, Lützow-Kaserne, 2822 Schwanewede (MD714995)

3 Aktenzeichen/Reference No: 32-34-00

4 Datum/Zeitgruppe/DTG: 050900Z may 86

5 Telefon/Telephone No: 0 42 09/8 51

6 Telex/Telex No:

7 *) An/To: VerkK 720 - Dez Eb

8 9 10 Nachricht/Info: PzGrenBrig 32

11 Nation: GE

12 *) Transportdurchführungspriorität/Movement priority:

13 Kenn-Nr., Name der Operation:

14 *) Gewünschtes Transportmittel/Preferred transport mode: a) Straße/Road b) Eisenbahn/Rail [x] c) Binnenschiff/IWT d) See/Sea

15 *) Abzurechnende Stelle/Agency to be billed:

16 Unterschrift, Name, Dienstgrad/Signature, name, rank: Müller, OTL

Verkehrsdienststelle/Transport agency: VerkK 720, Joachimstraße 8, 3000 Hannover

Aktenzeichen/Reference No:

Datum/Zeitgruppe/DTG: 07.05.86, 14.00

Telefon/Telephone No: 05 11/5 31-29 02

Telex/Telex No:

An/To: BD Hannover - Pn 511

Nachricht/Info:

Unterschrift, Name, Dienstgrad/Signature, name, rank: Hoffmann, OTL

Transportdurchführende Stelle/Transport agency: Bundesbahndirektion, Joachimstraße 8, 3000 Hannover

Aktenzeichen/Reference No: Pn 5106 Bmbt

Datum/Zeitgruppe/DTG: 08.05.86, 10.00

Telefon/Telephone No: 05 11/1 28-55 37

An/To: VerkK 720 - Dez Eb

Telex/Telex No:

Nachricht/Info:

Unterschrift, Name, Dienstgrad/Signature, name, rank: Schmitz, BOI

17 Transportbescheid-Nr/Transport reply No: 332/86

18 Verkehrsdienststelle/Transport agency: VerkK 720, Joachimstraße 8, 3000 Hannover

19 Aktenzeichen/Reference No: 43-15-20-10

20 An/To: PzBtl 324

21 Datum/Zeitgruppe/DTG: 091315Z may 86

22 Telefon/Telephone No: 05 11/5 31-29 02

23 Telex/Telex No:

24 25 26 Nachricht/Info: PzGrenBrig 32, Schwanewede; VerkK 762 - Dez Eb, Sandstraße 39/40, 8500 Nürnberg 2

27 Zugewiesene Transportart/Assigned transport mode: a) Straße/Road b) Eisenbahn/Rail [x] c) Binnenschiff/IWT d) See/Sea

28 Unterschrift, Name, Dienstgrad/Signature, name, rank: Hoffmann, OTL

29 Transport-Nr/Transport No	30 a) Absender/Consignor b) Einladestelle/Loading point	31 Verladebahnhof/Rail station a) gewünscht/preferred b) zugewiesen/assigned	32 a) Früheste Einladebereitschaft/Earliest start of loading b) Benötigte Einladezeit/Time required for loading (Datum, Uhrzeit/Date, time)	33 a) Einladebeginn/Beginning of loading b) Einladeende/End of loading (Datum/Time)
05801-37 (Dga 82 157) 05801-38 (Dga 92 169)	a*) PzBtl 324, Lützow-Kaserne, 2822 Schwanewede (MD714995), Tel. 0 42 09/8 51	a*) Bremen-Farge Ost, Agl Schwanewede (MD695996)	a*) 12.05.1986, 09.30	a) 12.05.86, 10.00 – 12.10
	b*)	b) wie a)	b*) 2 Std	b) 12.05.86, 11.30 – 13.40

34 Abfahrtszeit/Departure time a) gewünscht/preferred b) zugewiesen/assigned	35 a) Empfänger/Consignee b) Ausladestelle/Unloading point	36 Ausladebahnhof/Railway station a) gewünscht/preferred b) zugewiesen/assigned	37 *) Eintreffzeit/Arrival (Datum, Uhrzeit) a) frühestens/earliest b) spätestens/latest c) zugewiesen/assigned	38 a) Benötigte Ausladezeit/Time required to unload b) Beginn/Beginning c) Ende/End
a*)	a*) PzBtl 324 (vom 12 - 23 may), Camp C, 8431 Hohenfels (QV134616)	a*) Neumarkt/Oberpfalz (PV015756)	a*) b*)	a) 1 Std
b) 12.05.86, 12.18 – 14.37	b*)	b) wie a)	c) 13.05.86, 10.35 – 12.48	b) 13.05.86, 11.00; c) 13.05.86, 14.20

39 Transportdurchführung, Fahrstrecke, Grenz-/Aufenthalte (Ort, Zeit)/Routing information, intermediate halts/halts at the border (location, time)	40 Zahl und Art der zugewiesenen Transportmittel/Quantity and type of assigned transportation means	41	42 Transportdurchführende Stelle: Anschrift, Telefon, Telex, Name des Bearbeiters/Agency providing the transport means: full name, address, telephone No, telex No, name of responsible person
1. Zug 12./13.05.86 Bremen (MD466836) 12.42 – 13.15 Seelze (ND406050) 16.02 – 16.47 Aschaffenburg (NA105365) 03.16 – 03.31 Nürnberg (PV105776) 07.52 – 08.15	1. Zug: 2 Bc, 12 Kls, 1 Rlmmp, 1 Gbs, 7 Samms 2. Zug: 2 Bc, 14 Kls, 2 Rlmmp, 6 Samms	351 1225 371 1160	BD Hannover, Pn 5106 Joachimstraße 8 Tel. 05 11/1 28 - 55 37

43 Bemerkungen (z. B. besondere Auflagen, Forderungen, Angaben über Anschlußtransporte, Umschlag/Ablauf, VS-Material, Art der Ladung bei Containern, ggf. Hinweis auf Anlagen (Anzahl, Blatt/Seiten))/Remarks (e.g. special conditions/requirements, information on follow-on transport, transshipment, classified material, type of container lading (for containers), reference to enclosures, if applicable (number, sheets/pages)): Rücktransport geplant am 24 may 86

Es werden 2 Züge zugewiesen; ergänzende Angaben zu Feld 39:

```
2. Zug: Bremen           12.05.86, 15.04 - 15.48
        Seelze                     18.17 - 18.32
        Aschaffenburg    13.05.86, 06.01 - 06.27
        Nürnberg                   09.14 - 09.28
```

¹) Vordruck (Originalformat A3)

VS – NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH

Transportgut/Load

Geheimhaltungsgrad/
Security Classification

*) Siehe Ausfüllanweisung in den Verhaltensvorschriften./
See completing instructions in movement and transportation regulations

	a)*) Anzahl/ Quantity	b)*) Art der Ladung/ Nature of load	c)*) Inhalt/ Ordnungs-nummer/ Load/ Loss/ Content/ Inhaltsnummer	d) Transportmittel/ Transport means	e)*) Gewicht/ Load, Continued weight: a) Höchstgewicht pro Stück/ Max. per unit kg	f) Gewichtgewicht/ Total kg	g)*) Maße/ Dimensions: g) Länge/ Length m	h) Breite/ Width m	i) Höhe/ Height m	k) m³ / 0°) MLG	l) Gefährliche Güter/ Dangerous goods m³ / MTR	m³ / MDG	m³ / MLG	m³ / KLK
44	m / f	Personen 1 Wagenklasse/ Accommodation personnel 1st class	Gepäck pro Person siehe Spalten a)-g)/ Baggage per person see a)-g)	1. Zug: 2 Bc	Vermerke zu Spalte c)/Remarks to column c). (c, d) Volle Kampfausstattung am Mann/c, g, full combat equipment 1. Zug: m/24 2. Zug: m/23	Volle Kampfausstattung am Mann								
45	m / f	Personen 2 Wagenklasse/ Accommodation personnel 2nd class	Gepäck pro Person siehe Spalten a)-g)/ Baggage per person see a)-g)	2. Zug: 2 Bc	Vermerke zu Spalte c)/Remarks to column c). (c, d) Volle Kampfausstattung am Mann/c, g, full combat equipment 1. Zug: m/95 2. Zug: m/90	Volle Kampfausstattung am Mann								
46	14	1. Zug: KPz Leo 1 A 2	7 x 3148.02	1. Zug: 7 Samms						kg / 0				
47	1	Bergepanzer Standard	3532	1 Rlmmp						kg / 0				
48	2	MTW M 113	II	1 Kls	10.500	21.000				kg / 0				
49	1	LKW 10 t mllgl W mit Ladekran 1 t	1482.10	1 Kls						kg / 0				
50	5	LKW 5 t mllgl	1263.10	5 Kls						kg / 0				
51	18	LKW 5 t gl mit 2-Rad-Anhänger	1358.10	1 Kls						kg / 0				
52	8	PKW 8 Sitze VW	IV	4 Kls	2.000	16.000				kg / 0				
53	10	Paletten	Infanterie-munition	1 Gbs	915	9.150	1,20	1,00	0,854	kg / 0				1b/4a
54	13	2. Zug: KPz Leo 1 A 2	6 x 3148.02 3148.01	2. Zug: 6 Samms 1 Rlmmp						kg / 0				
55	1	Bergepanzer Standard	3532	1 Rlmmp						kg / 0				
56	1	MTW M 113	II	1 Kls	10.500	10.500				kg / 0				
57	6	LKW 5 t mllgl	1263.10	5 Kls						kg / 0				
58	1	LKW 5 t gl mit 2-Rad-Anhänger	1358.10	1 Kls						kg / 0				
59	2	4-Rad-Anhänger	4233	2 Kls						kg / 0				
60	10	LKW 0.5 t ILTIS	IV	5 Kls	1.600	16.000				kg / 0				
61										kg / 0				
62										kg / 0				
63										kg / 0				
64										kg / 0				

Fernschriftlicher Transportbescheid für Eisenbahntransport (Beispiel)

Spruchvordruck/Message Form[1])

Vormerke d. Fm-Stelle (Common Remarks)

TgbNr (RegNr)

StnSerNr

Vorrangstufe „An"-Adressaten (Precedence Action): R

Vorrangstufe „Nachr"-Adressaten (Precedence INFO): R

Datum/Zeit-Gruppe (Date Time Group): 100830Zmay86

Annahmezeit (Filing Time)

Spruchanweisungen (Message Instructions)

Listenadresse — ohne Anschriftenübermittlung (Book Msg) ☐

Reihenadresse — mit Anschriftenübermittlung (Multiple Address) ☐

aufgenommen/übermittelt (received/transmitted)

Leitweganzeiger (Routing Indicators)

Rufzeichen (Callsign)

Aufgeber/Adressaten (Originator/Addressees)		Ortsangabe (Location)
FROM (Von)	VerkK 720 - Dez Eb	Hannover
TO (An)	PzBtl 342	Schwanewede
INFO (Nachr)	PzGrenBrig 32	Schwanewede
	VerkK 762 - Dez Eb	Nürnberg

über (thru)	Tag/Zeit (Date/Time)	Signum

Nur vom Fm-Personal auszufüllen! (For operators use only)

Präfix (Prefix)

Einstufung (Classification): - VS-NfD -

MsgNr

Darf nur .... zur Kenntnis gelangen. (EYES ONLY) .... Signum

Textseiten: (Text Pages) 1

Bezugsspruch VS: (Ref. Msg. classified) ja/yes ☐ nein/no ☐

Name des Verfassers (Drafters Name) Tel: (Ext) 29 02

Unterschrift des Genehmigenden

Grede, HptFw
Dienstgrad/Amtsbezeichnung (Rank)

Hoffmann, OberstLt
Dienstgrad/Amtsbezeichnung (Rank)

Zutreffendes bitte ankreuzen ☒

freigegeben: (released)

Text nur auf Rückseite

Dieser Vordruck ist nur auf dem Nachschubwege zu beziehen.
FmFormBw 23/66 V VersNr 7530-12-120-5610

[1]) Spruchvordruck (Originalformat A4)

1. Transportbescheid
2. Az 32-31-00
4. 050900Z may 86
17. 382/86
18. VerkK 720 - Bez Eb, Joachimstraße 8, 3000 Hannover
20. 001315Z may 86
21. 0511/531-2902
27. EbTrsp
28. Hoffmann, Oberstlt
29. 590 137 (Dgn 92 157), 590 138 (Dgm 92 159)
31. b) Bremen-Farge Gut, Agl Schwanewede (M0695996)
33. a) 13.05.86, 10.00/12.10
    b) 12.05.86, 11.30/13.40
34. b) 12.05.86, 12.18/14.37
36. b) Neumarkt (PU8t5756)
37. a) 13.05.86, 10.35/12.40
38. b) 13.05.86, 11.00/14.30
39.

	1. Zug	2. Zug
Bremen (M0666036)	12.05.86, 12.42-13.10	12.05.86, 15.04-15.40
Seelze (M0485050)	16.02-16.47	10.17-10.32
Aschaffenburg (KA105365)	13.05.86, 03.16-03.31	13.05.86, 06.01-06.27
Nürnberg (PV490776)	07.52-08.15	09.14-09.20

40. 1. Zug: 12 Kls, 1 Rlmmp, 7 Semms, 2 BC, 1 Obs
    2. Zug: 14 Kls, 2 Rlmmp, 6 Semms, 2 BC
41. 1. Zug: 369/1225; 2. Zug: 371/1150
42. 80 Hannover, Pn 5106, Joachimstraße 8, Tel 05 11/1 26-55 37
    Für die Verladung zuständig: Lademeister des Bf Farge-Ost
43. Gem§8 Feld 29 ff werden 2 Züge zugewiesen
44. d) und 45 d) 1. Zug: 2 BC; 2. Zug: 2 BC
46. d) 1. Zug: 7 Semms (3148.02)
54. d) 2. Zug: 6 Semms, 1 Rlmmp (3148.02 u. 3140.01)
47. d) 1 Rlmmp (3532)
55. d) 1 Rlmmp (3532)
48. d) 1 Kls (II)
56. d) 1 Kls (II)
49. d) 1 Kls (1482.10)
57. d) 5 Kls (1263.10)
50. d) 5 Kls (1263.10)
58. d) 1 Kls (1358.10)
51. d) 1 Kls (1385.10)
59. d) 2 Kls (4233)
52. d) 4 Kls (IV)
60. d) 5 Kls (IV)
53. d) 1 Obs

Nationalitätsbezeichnung in der Internationalen Fahrtnummer
(Auszug aus STANAG 1059)

Bezeichnung des NATO-Staates	Kurzbezeichnung
Belgien	BE
Dänemark	DA
Frankreich	FR
Bundesrepublik Deutschland	GE
Italien	IT
Luxemburg	LU
Niederlande	NL

Vorschriften für das Befestigen von militärischen Kettenfahrzeugen und Radfahrzeugen auf Eisenbahnwagen

1. **Zweck**

Die Vorschriften regeln das Befestigen von militärischen Kettenfahrzeugen und Radfahrzeugen auf Eisenbahnwagen im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den beteiligten Bahnverwaltungen. Es gelten die Bestimmungen der „Anlage II zum Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr" (RIV-Beladevorschriften), ergänzt durch Sonderbestimmungen, die Besonderheiten von Militärtransporten berücksichtigen.

2. **Geltungsbereich**

Die Vorschriften gelten im Verkehr zwischen der CFL[1]), der DB[2]), den DSB[3]), den FS[4]), den NS[5]), der SNCB[6]) und der SNCF[7]) sowie für den Verkehr innerhalb der Bundesrepublik Deutschland.

3. **Allgemeine Bestimmungen**

In Übereinstimmung mit den RIV-Beladevorschriften ist folgendes zu beachten:

a. Die Fahrzeuge sind zu verkeilen und auf den Eisenbahnwagen zu verzurren (Ausnahme vgl Nr 6 b (3) und Nr 7).

b. Fahrzeuge mit Antrieb sind durch den Verlader festzubremsen, und zwar wahlweise durch die Feststellbremse oder durch Einlegen des ersten Ganges, sofern dies die Konstruktion erlaubt. Der Verlader hat außerdem dafür zu sorgen, daß der Motor sich nicht selbsttätig in Betrieb setzen kann.

c. Fahrzeuge ohne Antrieb sind festzubremsen, wenn eine Feststellbremse vorhanden ist.

d. Hubeinrichtungen, Geschützürme, Ausleger, Gegengewichte und sonstige schwenkbare oder weit hervorragende Teile sind festzubremsen oder so festzulegen, daß sie weder

---

[1]) CFL = Luxemburgische Eisenbahnen
[2]) DB = Deutsche Eisenbahn
[3]) DSB = Dänische Staatsbahnen
[4]) FS = Italienische Staatsbahnen
[5]) NS = Niederländische Eisenbahnen
[6]) SNCB = Belgische Eisenbahnen
[7]) SNCF = Französische Eisenbahnen

auf- und abwärtswippen noch nach der Seite schwenken können. Klappen, Türen und Luken müssen ausreichend gegen unbeaufsichtigtes Öffnen gesichert sein.

e. Geschützrohre sind in ihrer Transportstellung festzulegen.

f. Vor dem Beladen sind Schnee und Eis von den Eisenbahnwagen zu entfernen.

g. Der für die Verladung Verantwortliche oder sein Vertreter bestätigt in der von der Bahnverwaltung vorgeschriebenen Form (Nr 8), daß die oben angeführten Bestimmungen eingehalten sind.

4. **Befestigungsmittel**

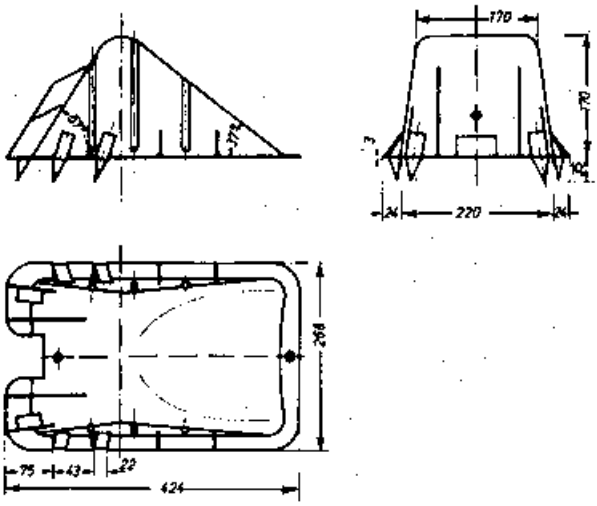
a. **Allgemeines**

Für die Sicherung der Fahrzeuge auf den Eisenbahnwagen in Längs- und Querrichtung nach einem der in Nr 6 angegebenen Verfahren – Ausführung I oder II – sind nur die folgenden Befestigungsmittel zugelassen.

b. **Keile und Seitenfestlegehölzer**

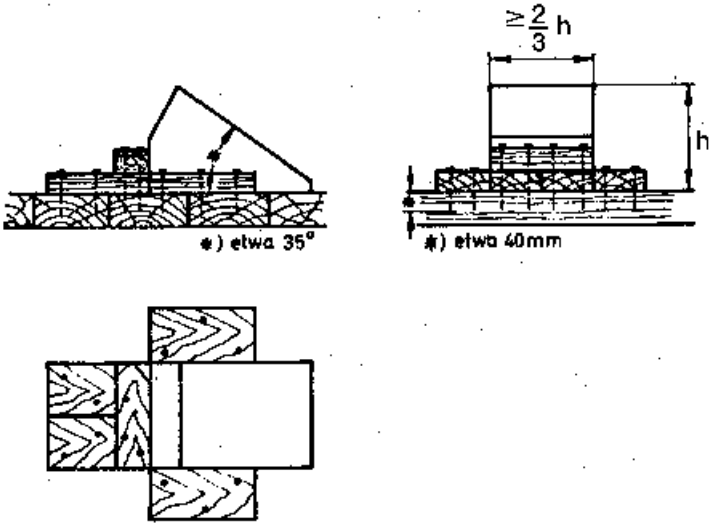
(1) Bei der Befestigung **nach Ausführung I** (vgl Nr 6 a und Nr 6 c) sind für das Sichern der Kettenfahrzeuge und Radfahrzeuge in Längsrichtung nur die verschiedenen Vorlegekeile nach den Bildern 1 bis 3 zugelassen.

Bild 1



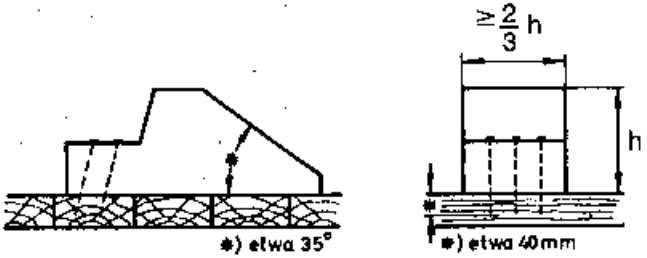
Stahldornkeil

Bild 2



Holzkeil mit Brettsicherung

Bild 3

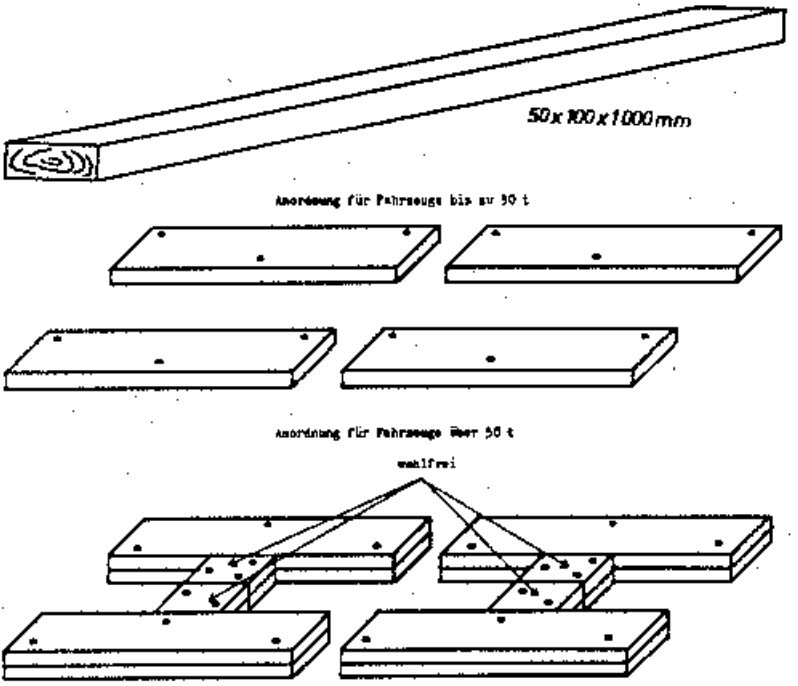


Holzkeil mit Nagelansatz

(2) Bei der Befestigung **nach Ausführung II** (vgl Nr 6 b und Nr 6 d) sind zu unterscheiden:

(a) Kettenfahrzeuge (Nr 6 b), bei denen zugelassen sind:
- für das Sichern in Längsrichtung nur die verschiedenen Vorlegekeile nach den Bildern 1–3,
- für das Sichern in Querrichtung die Seitenfestlegehölzer nach Bild 4

Bild 4



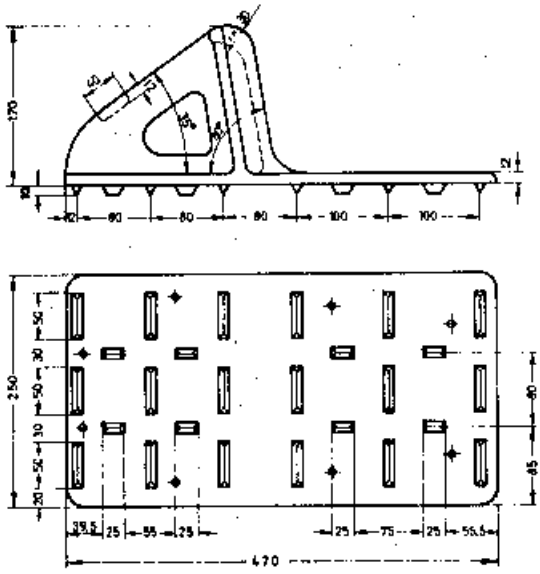
Seitenfestlegeholz

Anstelle der Seitenfestlegehölzer sind auch Spezialfestlegeeinrichtungen zugelassen:

- aus Stahl oder
- aus Sphäroguß

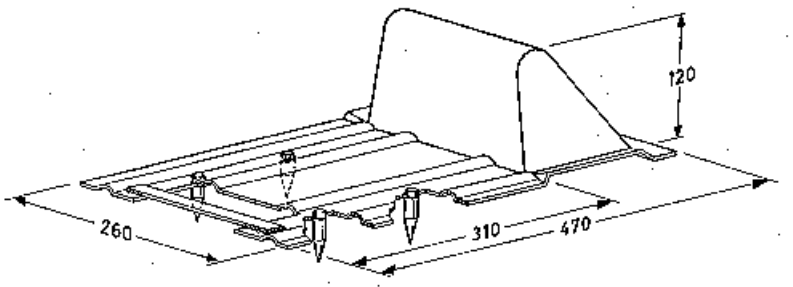
Sie müssen eine gleichwertige Quersicherung gewährleisten. Diese Forderung erfüllt die aus Sphäroguß hergestellten Spezialfestlegeeinrichtung der NS (Bild 5) und der Festlegewinkel aus Stahlblech (Bild 6).

Bild 5



Spezialfestlegeeinrichtung der NS
(Abmessungen in mm)

Bild 6

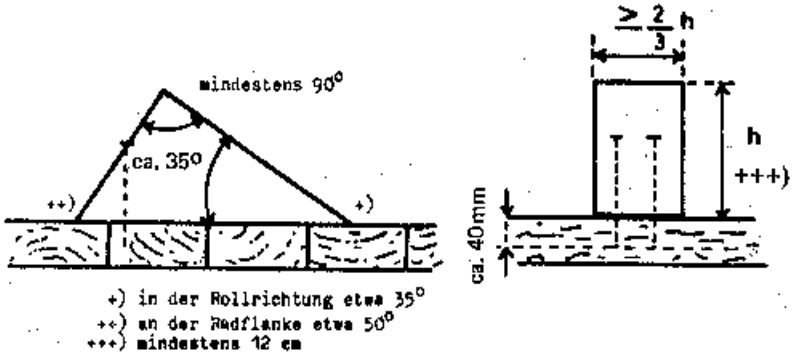


Festlegewinkel aus Stahlblech zu Quersicherung
(Abmessung in mm)

(b) Radfahrzeuge (Nr 6 d), bei denen die Keile und Klötze zur Längs- und Quersicherung und ihre Befestigungen den Bestimmungen in Nr 30 der Anl II zum RIV entsprechen müssen.

Die verwendeten Keile zur Längs- und Quersicherung müssen mit der in Bildern 2, 3 und 7 gezeigten Form übereinstimmen. Ihre Abmessungen sind aus der nachstehenden Tabelle bei dem jeweiligen Fahrzeuggewicht zu entnehmen.

Bild 7



Holzkeil

Gewicht des Fahrzeuges	Durchmesser der Räder	Mindesthöhe der Keile	Mindestbreite der Keile	Mindestzahl der Nägel pro Keil
bis zu 5 t	bis zu 1,00 m	12 cm	8 cm	2
über 5 t	bis zu 1,20 m	15 cm	10 cm	4
bis zu 10 t	über 1,20 m	18 cm	12 cm	4
über 10 t	über 1,20 m	20 cm	20 cm	6

Die Keile sind sicher zu befestigen. Die dazu verwendeten Nägel müssen senkrecht mindestens so tief in den Wagenboden eingeschlagen werden, wie in den Bildern 2, 3 und 7 dargestellt.

Zur Längssicherung von Radfahrzeugen mit einem Gewicht über 10 t wird die Verwendung von Stahldornkeilen (Bild 1) empfohlen.

5.a. **Verzurrungsmittel**

(1) Bei der Befestigung nach Ausführung I (Nr. 6 a und Nr. 6 c) sind für das Sichern der Fahrzeuge in Querrichtung nur Spannkatten und Spannseile (Drahtseile) zugelassen, die in allen ihren Bauteilen, abhängig vom Gewicht der Fahrzeuge, mindestens die in folgender Tabelle angegebenen Bruchkräfte haben.

Verzurrungsmittel mit Bruchkraft kN[1])	Zugelassen für Radfahrzeuge mit einem Gewicht bis zu t	Zugelassen für Kettenfahrzeuge mit einem Gewicht bis zu t
52	8,5	11,0
84	15,0	25,0
168	28,0	52,0
210	38,0	60,0

[1]) Die Bruchkräfte und die jeweils zugelassenen Fahrzeuggewichte sollen an den Spannketten und Spannseilen angeschrieben sein. Um Gewicht zu sparen, wird bei Ketten eine Ausführung mit hochfester Güte (Bruchfestigkeit von 450 bis 520 N/mm²) empfohlen.

Zulässige Fahrzeuggewichte für die bei der Bundeswehr eingeführten Verzurrketten

Verzurrketten der Bundeswehr		Für Ladegewichte bei Radfahrzeugen	Kettenfahrzeugen
VSK 8	Bisherige Ausführung zum Verbrauch	8,5 t	11,0 t
VSK 10		15,0 t	25,0 t
VSK 14		22,0 t	48,0 t
VSK 16		30,0 t	55,0 t
VSK 8/5	Neue Ausführung	8,5 t	11,0 t
VSK 10/5		15,0 t	25,0 t
VSK 14/5		28,0 t	52,0 t
VSK 16/5		38,0 t	60,0 t

Verzurrketten können bei den Versorgungstruppen der Teilstreitkräfte angefordert werden[1]).

[1]) Siehe auch Besondere Anweisungen für die Versorgung des Heeres (BesAnVII) Sonderdruck Nr 10 vom 15. Juli 1980

(2) Bei der Befestigung nach Ausführung II (vgl Nr 6 b und Nr 6 d) müssen die Verzurrungsmittel, abhängig vom Gewicht der Fahrzeuge, die in folgender Tabelle angegebenen Querschnitte bzw. Durchmesser haben:

Art der Verzurrungsmittel	Gewicht des Fahrzeugs	Mindestquerschnitt je Bindung	Mindestdurchmesser je Bindung	
Draht	bis zu 10 t	7 mm² je t Fahrzeuggewicht 1)	2)	
Rundstahlketten	bis zu 10 t		10 mm	Rundstahldurchmesser des Kettengliedes von Ketten handelsüblicher Qualität 3)
	über 10 t bis zu 15 t		13 mm	
	über 15 t bis zu 20 t		16 mm	
	über 20 t		18 mm	
Drahtseile	bis zu 5 t		8 mm	
	über 5 t bis zu 10 t		12 mm	
	über 10 t bis zu 15 t		14 mm	
	über 15 t bis zu 20 t		16 mm	
	über 20 t		18 mm	
Hanfseile	bis zu 2 t		25 mm	

1) Eine Bindung muß stets aus einer geraden Anzahl von Strängen bestehen, damit die Drähte nach Nr 16.3.7 der Anlage II zum RIV verdrillt werden können.
2) Draht von 3 mm ø hat einen Querschnitt von etwa 7,0 mm²
Draht von 4 mm ø hat einen Querschnitt von etwa 12,5 mm²
Draht von 5 mm ø hat einen Querschnitt von etwa 20,0 mm².
3) Ketten mit kleinerem Rundstahldurchmesser dürfen verwendet werden, wenn sie aus hochfestem Material hergestellt sind und die gleiche Sicherheit bieten.

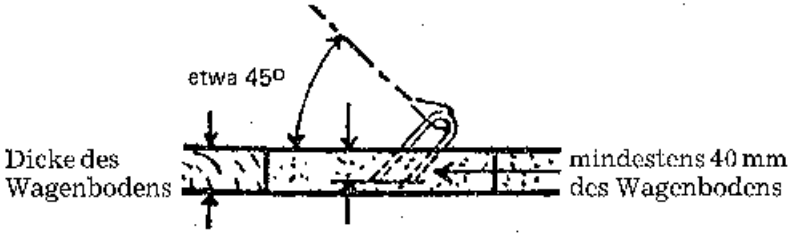
b. **Befestigen der Verzurrungsmittel am Eisenbahnwagen**

(1) Zum Verzurren der Ladung sind die am Eisenbahnwagen für diesen Zweck vorgesehenen Ringe, Ösen und Haken (aus Rundstahl mit einem Durchmesser von mindestens 16 mm) oder, falls solche nicht vorhanden sind, geeignete Teile des Fahrgestells oder des Wagenaufbaus zu benutzen. Die Verzurrungen dürfen nicht unter dem Drehgestell durchgezogen oder an den Federn, den Aufhängevorrichtungen oder dem Drehgestell des Eisenbahnwagens befestigt werden. Sie dürfen die Antriebs- und Bremseinrichtungen des Eisenbahnwagens nicht behindern.

(2) Die Befestigungsringe für die Abdeckplane des Eisenbahnwagens können nur dann für das Verzurren der Ladung verwendet werden, wenn Ringe mit einem größeren Durchmesser für diesen Zweck nicht zur Verfügung stehen.

(3) Werden zum Befestigen der Verzurrung Krampen verwendet, müssen diese gemäß Bild 8 den Wagenboden mindestens zu 40 mm seiner Dicke durchdringen.

Bild 8



c. **Forderung für Verzurren mit Drahtseilen**

Wird mit einem Drahtseil verzurrt, ist zu empfehlen, das Drahtseil an beiden Enden mit Herzkauschen, Seilklemmen und Schäkeln sowie – etwa in der Mitte des Drahtseils – mit einer Spannvorrichtung zu versehen, damit das Verzurrungsmittel auf einfache und sichere Art haltbar am Eisenbahnwagen und am Fahrzeug befestigt wird.

d. **Forderungen für das Verzurren mit Draht**

Beim Befestigen von Fahrzeugen mit Draht müssen nachstehende Forderungen erfüllt sein:

(1) Die Enden der Bindedrähte dürfen nicht hervorragen.

(2) Es ist eine gerade Anzahl von Drähten zu verwenden. Die Drähte sind schlaufenförmig um die Befestigungspunkte herumzuführen (siehe Bild 9, 10, 11).

(3) Die Drähte sind an einem oder mehreren Punkten durch Verdrillen zu spannen, und zwar nur in der auf Bild 12 gezeigten Weise. Maschinell gedrillte Drähte zu verwenden, ist verboten.

Bild 9

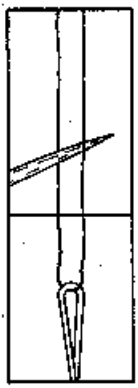


Bild 10

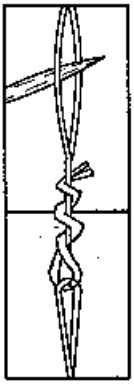


Bild 11

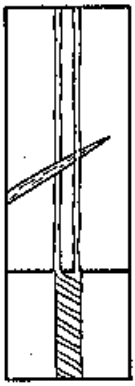
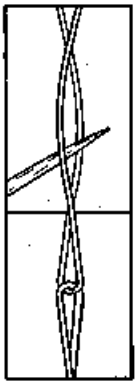


Bild 12



6. **Befestigungsarten**

Für die Befestigung von Kettenfahrzeugen und Radfahrzeugen auf Eisenbahnwagen sind jeweils zwei Ausführungen zugelassen.

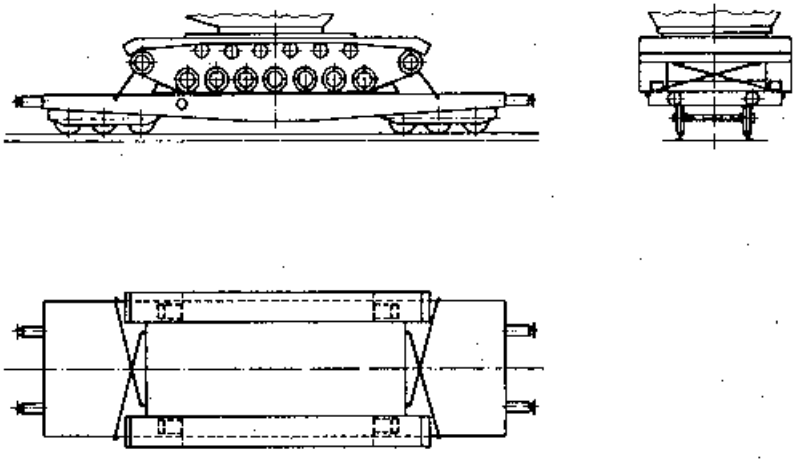
a. **Befestigen von Kettenfahrzeugen nach Ausführung I**

(1) Vor und hinter jeder Gleiskette ist ein Keil nach Nr 4 b (1) so anzubringen, daß das Kettenfahrzeug in den 4 Vorlegekeilen wie in einem Sattel steht.

(2) An den Enden jedes Kettenfahrzeugs sind jeweils 2 Verzurrungen nach Nr 5 a (1) anzubringen. Die Verzurrungsmittel werden möglichst über Kreuz und quer zur Fahrtrichtung angeordnet. Sie sollen nur mäßig gespannt sein, damit das Fahrzeug zwischen den Ketten ein wenig Spiel hat.

(3) Die Gesamtanordnung der Befestigung ist aus Bild 13 ersichtlich.

Bild 13



b. **Befestigen von Kettenfahrzeugen nach Ausführung II**

(1) Vor und hinter jeder Gleiskette ist ein Keil nach Nr 4 b (1) so anzubringen, daß das Kettenfahrzeug in den 4 Vorlegekeilen wie in einem Sattel steht.

(2) Zusätzlich sind längs der Gleisketten außen oder innen, jeweils vorn und hinten, Seitenfestlegehölzer nach Bild 4 auf dem Wagenboden festzunageln.

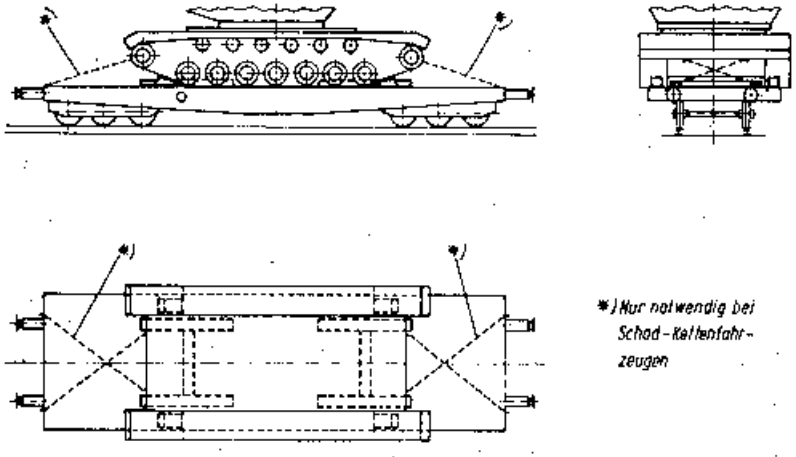
Statt der Festlegehölzer können 4 Festlegewinkel aus Stahlblech (Bild 6) verwendet werden. Sie sind an den Gleisketten anzuordnen und zwar jeweils im Bereich der ersten und der letzten Laufrolle.

(3) Verzurrungen sind im allgemeinen nicht erforderlich (Ausnahmen siehe Nr 6 b (4)).

(4) Wenn ein Kettenfahrzeug nicht mit der Feststellbremse oder durch Einlegen des ersten Ganges festgelegt werden kann (z. B. Schadfahrzeug), sind an jedem Ende des Fahrzeugs 2 Verzurrungen nach Nr 5 a (2) anzubringen. Die Verzurrungsmittel sollen nur mäßig gespannt sein, damit das Fahrzeug zwischen den Ketten ein wenig Spiel hat.

(5) Die Gesamtanordnung der Befestigung ist aus Bild 14 ersichtlich.

Bild 14



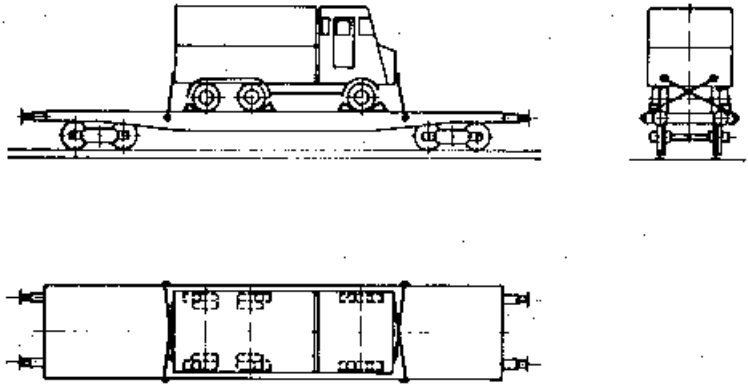
c. **Befestigen von Radfahrzeugen nach Ausführung I**

(1) Vor und hinter jedem Rad – bei Doppelachsen nur jeweils außen und bei Zwillingsbereifung nur an jeweils einem Reifen – ist ein Keil nach Nr 4 b (1) so anzubringen, daß das Radfahrzeug in den Vorlegekeilen wie in Sätteln steht.

(2) An den Enden jedes Radfahrzeugs sind jeweils 2 Verzurrungen nach Nr 5 a (1) anzubringen. Die Verzurrungsmittel sind möglichst über Kreuz und quer zur Fahrtrichtung anzuordnen; sie sollen nur mäßig gespannt sein, damit das Fahrzeug zwischen den Keilen ein wenig Spiel hat.

(3) Die Gesamtanordnung der Befestigung ist aus Bild 15 ersichtlich.

Bild 15



d. **Befestigen von Radfahrzeugen nach Ausführung II**

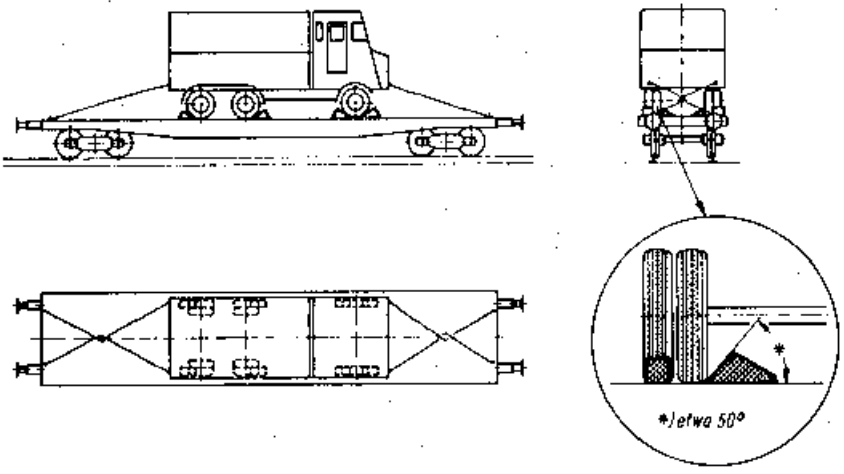
(1) Vor und hinter jedem Rad – bei Doppelachsen nur jeweils außen und bei Zwillingsbereifung nur an jeweils einem Reifen – ist ein Keil nach Nr 4 b (b) so anzubringen, daß das Radfahrzeug in den Vorlegekeilen wie in Sätteln steht.

(2) Zusätzlich sind, wie in Nr 30.2.4 der Anlage II zum RIV vorgeschrieben, bei Fahrzeugen über 1500 kg und bei einachsigen Anhängern und Sattelaufliegern ungeachtet ihres Gewichts Keilsicherungen an den Radflanken aller Räder, jeweils außen oder innen, auf dem Wagenboden festzunageln.

(3) An den Enden jedes Radfahrzeugs sind außerdem jeweils 2 Verzurrungen nach Nr 5 a (2) anzubringen. Die Verzurrungsmittel sollen nur mäßig gespannt sein, damit das Fahrzeug zwischen den Keilen ein wenig Spiel hat.

(4) Die Gesamtanordnung der Befestigung ist aus Bild 16 ersichtlich.

Bild 16



e. **Vereinfachte Befestigungen im Bereich der DB für bestimmte Radfahrzeuge der Bundeswehr**

(1) **Radfahrzeuge ohne Lademaßüberschreitung**, mit eigenem Antrieb, einem Verladegewicht von 6 bis 15 t, einem Achslastverhältnis ≤ 1 : 1,5 und einem Raddurchmesser von 1,10 bis 1,40 m sind wie folgt zu sichern:

- Feststellbremse anziehen und kleinsten Gang einlegen.
- Vor und hinter jedem Rad, bei Doppelachsen nur jeweils außen und bei Zwillingsbereifung nur an je einem Reifen, je einen Stahldornkeil (Bild 1) anbringen.
- An den Radflanken aller Räder einen Holzkeil innen oder außen (Bild 7) anbringen.

Verzurrungen sind bei Einhaltung der vorgenannten Bedingungen nicht erforderlich.

(2) Dreiachsiger **Transportpanzer FUCHS** und vierachsiger **Spähpanzer LUCHS** mit seinen Varianten

Die Fahrzeuge sind wie folgt zu sichern:

- **Getriebe-Feststellbremse** betätigen und **Fahrtrichtungswendehebel** in Stellung „**N**" bringen.
- Beim Transportpanzer FUCHS vor und hinter den Rädern der ersten und der dritten Achse je einen Stahldornkeil anbringen.
- Beim Spähpanzer LUCHS vor den Rädern der ersten und der dritten Achse und hinter den Rädern der zweiten und der vierten Achse je einen Stahldornkeil anbringen.
- An den Radflanken der ersten und der letzten Achse innen oder außen je einen Festlegewinkel aus Stahlblech (Bild 6) oder einen Holzkeil (Bild 7) anbringen.

Verzurrungen sind bei Einhaltung der vorgenannten Bedingungen nicht erforderlich.

7. **Besondere Vorschriften für Beförderungen in geschlossenen Zügen ohne rangierdienstliche Unterwegsbehandlung**[1])

Für die Beförderung militärischer Kettenfahrzeuge bis 20 t Gesamtgewicht und militärischer Radfahrzeuge werden Erleichterungen zugelassen, wenn die Fahrzeuge in geschlossenen Zügen ohne rangierdienstliche Unterwegsbehandlung von der Beladestelle zur Entladestelle befördert werden. Die Fahrzeuge sind hierbei ausschließlich auf Flachwagen mit Seiten- und Stirnborden zu verladen; die Borde müssen hochgestellt und gesichert sein.

a. **Kettenfahrzeuge bis zu 20 t Gesamtgewicht**

(1) Die Fahrzeuge sind auf dem Eisenbahnwagen zu sichern

- in Längsrichtung durch Vorlegekeile nach Nr 4 b (1),
- in Querrichtung durch Seitenfestlegehölzer, deren Abmessungen mindestens 50 × 100 × 500 mm betra-

[1]) Rangierbewegungen **ohne Abstoßen und Ablaufenlassen** der beladenen Wagen sind zulässig.

gen müssen und die längs der Gleisketten innen oder außen, jeweils vorn und hinten, auf dem Wagenboden festzunageln sind; es eignen sich auch Festlegewinkel aus Stahlblech (Bild 6).

(2) Verzurrungen sind im Regelfall nicht erforderlich (Ausnahmen siehe Nr 7 a (3)).

(3) Wenn die Fahrzeuge sich weder mit der Feststellbremse noch durch Einlegen des ersten Ganges festlegen lassen, sind sie nach Nr 6 b (4) zu verzurren.

b. **Radfahrzeuge**

(1) Die Fahrzeuge sind auf dem Eisenbahnwagen zu sichern
- in Längsrichtung durch Vorlegekeile nach Nr 4 b (1) oder Nr 4 b (2) (b),
- in Querrichtung durch Keile an den Radflanken nach Nr 6 d (2) oder durch Festlegewinkel aus Stahlblech.

Bei Fahrzeugen bis zu 1.500 kg Ladegewicht (Nr 318) – dazu zählen, unabhängig von Gewichtsunterschieden, die militärischen Kraftfahrzeuge kleiner Klasse, einschließlich aller Personenkraftwagen – kann die Quersicherung entfallen.

(2) Verzurrungen sind im Regelfall nicht erforderlich (Ausnahmen siehe Nr 7 b (3)).

(3) Lassen die Fahrzeuge sich weder mit der Feststellbremse noch durch Einlegen des ersten Ganges festlegen, sind sie nach Nr 6 c (2) oder Nr 6 c (3) zu verzurren.

(4) Besonderheiten für die Verladung von **Kraftkarren** der Bundeswehr.

Für Kraftkarren (LKW 0,75 t gl Kraka) ist die folgende vereinfachte Befestigung zugelassen.

Verzicht auf Verzurrung und Verkeilung, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
- Verladung von 7–8 Fahrzeugen quergestellt auf Flachwagen der Kategorie 3.
- Feststellbremse angezogen und kleinster Gang eingelegt.
- Ladelänge des Flachwagens voll ausgenutzt.
- Stirn- und Seitenwandklappen hochgestellt und gesichert.

c. **Aussetzen einzelner Wagen**

Wird ein Eisenbahnwagen aus einem geschlossenen Zuge ausgesetzt, sind, bevor er als Einzelwagen weiterlaufen darf, die Bestimmungen der Nr 6 für Kettenfahrzeuge oder Radfahrzeuge anzuwenden.

8. **Bestätigung gemäß Nummer 3 g**

a. Die Bestätigung, daß die Bestimmungen der Nummern 3 a bis 3 f der „Vorschriften für das Befestigen von militärischen Ketten- und Radfahrzeugen auf Eisenbahnen" eingehalten sind, hat einen zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen vereinbarten einheitlichen Wortlaut.

b. Der Text ist in dem für den internationalen Militärtransport maßgebenden Frachtbrief handschriftlich, mit Schreibmaschine oder gedruckt aufzunehmen und nach der Verladung durch den für die Einladung Verantwortlichen oder seinen Vertreter mit Unterschrift, Adresse, Dienstgrad (im Zivilbereich Funktionen bei der Firma) zu bestätigen.[1])

c. Die Bestätigung bezieht sich auf die Beladevorschriften der jeweiligen Abgangsbahnverwaltung, die in die Nummern 3 a bis 3 f dieser „Vorschriften" übernommen worden sind; die Beladevorschriften der Abgangsbahnverwaltungen sind folgende:

bei den Luxemburgischen Eisenbahnen (CFL):
tarif marchandises, fascicule I, partie II, chapitre II, article 14, § 12

bei der Deutschen Bundesbahn (DB):
DEMT § 61 (4)[2])

bei der Dänischen Staatsbahn (DSB):
RIV, bilag 2, afsnit V

bei den Italienischen Staatsbahnen (FS):
RIV, allegato II, punto 30

bei den Niederländischen Eisenbahnen (NS):
VBG, Deel IV, Hoofdstuk II

bei den Belgischen Eisenbahnen (SNCB):
RIV, Annexe II, No 30

bei den Französischen Eisenbahnen (SNCF):
Presciptions de chargement SNCF § 704.8.

---

[1]) Die Bestätigung ist von dem für die Einladung Verantwortlichen in den Spalten 22–26 des Militärfrachtbriefes einzutragen.
[2]) DEMT = Deutscher Eisenbahn-Militärtarif

d. Die Bestätigung ist in der Landessprache der Abgangsbahnverwaltung in den Frachtbrief zu übernehmen. Bezogen auf die jeweiligen Beladevorschriften der Abgangsbahnverwaltungen ist der Wortlaut der Bestätigung in französischer, deutscher, dänischer, italienischer und niederländischer Sprache wie folgt vereinbart:

CFL

Je certifie que les dispositions du tarif marchandises, fascicule I, des CFL relatives à l'arrimage des matériels militaires remis à l'échange sont bien respectées.

(Signature, nom, adresse, grade ou fonction dans la firme)

SNCB

Je certifie que les dispositions du RIV, Annexe II, No. 30 de la SNCB relatives à l'arrimage des matériels militaires remis à l'échange sont bien respectées .

(Signature, nom, adresse, grade ou fonction dans la firme)

NS

Ik verklaar dat de bepalingen betreffende het vastzetten von militaire wiel- en rupsvoertuigen, vermeld in RIV, Annex II, No. 30 van de NMBS nauwkeurig in acht zijn genomen.

(Naam, rang en adres of functie in de firma)

SNCF

Je certifie que les dispositions du paragraphe 704.8 des presciptions de chargement SNCF relatives à l'arrimage des matériels militaires remis à l'échange sont bien respectées.

(Signature, nom, adresse, grade ou fonction dans la firme)

DB

Ich bestätige, daß die Bestimmungen der DB gemäß DEMT § 61 (4) für das Befestigen von militärischen Fahrzeugen richtig eingehalten sind.

(Unterschrift, Dienstgrad oder Funktion bei der Firma, Adresse)

DSB

Jeg bekræfter, at DSBs bestemmelser for sikring af militære køretøjer, RIV bilag 2 afsnit V, er rigtig overholdt.

(Navn, stelling, adresse)

FS

Certifico che le prescrizioni di cui al punto 30 dell'allegato II al R.I.V., relative all'assicurazione dei materiali militari presentati allo scambio, sono rispettate.

(Firma, nome, indirizzo, grado o funzione nella società)

NS

Ik verklaar dat de bepalingen betreffende het vastzetten van militaire wiel – en rupsvoertuigen, vermeld in de „Voorschriften voor het beladen van goederenwagens" van de N.V. Nederlandse Spoorwegen (VBG, Deel IV, Hoofdstuk II), nauwkeurig in acht zijn genomen.

(Naam, rang en adres of functie in de firma)

In englischer Sprache lautet die Bestätigung wie folgt (nur für Übersetzungszwecke)

„I confirm that the provisions of the ... (originating administration) according to ... (loading regulations of the originating network, paragraph, item) for the securing of military vehicles have well been complied with"

(Name, Address, Rank or function in the firm)

---

e. Die beteiligten Eisenbahnverwaltungen erkennen im internationalen Verkehr (Einfuhr, Transit) die bei der Abgangsverwaltung nach Nr 8 d abgegebene Bestätigung an. Im Frachtbrief fehlende Bestätigungen holt nachträglich die Eisenbahnverwaltung ein, die den Transport an der Grenze übernimmt.

9. **Begriffsbestimmungen** für die Fachausdrücke, die mit dem Befestigen von militärischen Fahrzeugen auf Eisenbahnwagen zusammenhängen.

   a. **Befestigen**

   Alle Maßnahmen, die dazu bestimmt sind, ein militärisches Fahrzeug auf einem Güterwagen so zu befestigen, daß es seine Lage während des Transports nicht verändern kann. Die wichtigsten Maßnahmen zum Befestigen eines Fahrzeugs sind das Verkeilen und das Verzurren.

   b. **Verkeilen**

   Befestigen eines militärischen Fahrzeugs mit Hilfe von Keilen, Kanthölzern oder Bohlen, die auf dem Boden des Güter-

wagens festgenagelt oder hierin mit Stahldornen zum Eindruck gebracht werden (z.B. Stahldornkeile). Dabei wird unterschieden zwischen Längsverkeilung, die das Fahrzeug in Richtung der Längsachse des Eisenbahnwagens sichert, und Querverkeilung, die es rechtwinklig zu dieser Achse festlegt.

c. **Verzurren**

Befestigen eines militärischen Fahrzeugs mit Ketten, Draht oder Drahtseilen (Verzurrungsmittel), die an dem Fahrzeug einerseits und dem Güterwagen andererseits festgemacht werden. Man unterscheidet zwischen Längsverzurrung und Querverzurrung.

Übersicht über die Vorschriften für das Befestigen von militärischem Gerät

Art des Transports		Merkmale des Transports	Feststellbremse oder 1. Gang einlegen	Verkeilung – Längs: Stahldornkeil 1)	Verkeilung – Längs: Holzkeil mit Brettsicherung	Verkeilung – Längs: Holzkeil mit Kasselansatz	Verkeilung – Quer: Seitenfestlegebolz	Verkeilung – Quer: Spez. Festlegeeinrichtung der HS	Verkeilung – Quer: Festlegewinkel	Verkeilung – Quer: Holzkeil	Verzurrung: Spann-/Verzurrketten, Spannseile (Drahtseile)	Verzurrung: Draht, Rundstahlketten, Drahtseile, Hanfseile
				Bild 1	Bild 2	Bild 3	Bild 4	Bild 5	Bild 6	Bild 7	Tafel 5 a (1)	Tafel 5a(2)
einzelne Wagen	Ausführung I	Ketten-Kfz	x	x oder	x oder	x					x	
einzelne Wagen	Ausführung I	Rad-Kfz	x	x 2) oder	x oder	x					x	
einzelne Wagen	Ausführung II	Ketten-Kfz	x	x oder	x oder	x	x oder	x oder	x			x 3)
einzelne Wagen	Ausführung II	Rad-Kfz	x	x 2) oder	x oder	x				x 4)		x
geschlossene Züge 8)		Ketten-Kfz bis 20 t	x	x oder	x oder	x	x 5) oder		x			x 3)
geschlossene Züge 8)		Rad-Kfz	x	x oder	x oder	x			x oder	x 4)		x 3)
Vereinfachte Befestigung		Rad-Kfz ohne LA 7)	x 6)	x					x 7) oder	x		
Vereinfachte Befestigung		FUCHS, LUCHS	x	x					x oder	x		

1) Bei Fahrzeugen unter 6 t Ladegewicht nicht verwenden (gemäß Nr 333).
2) Für Radfahrzeuge mit einem Gewicht von mehr als 10 t wird die Verwendung von Stahldornkeilen empfohlen.
3) Wenn die Fahrzeuge nicht mittels Feststellbremse oder Einlegen des 1. Ganges gesichert werden können (Schadfahrzeuge).
4) Nur bei Fahrzeugen von mehr als 1.500 kg und bei Anhängern und Sattelanhängern mit einer Achse, ungeachtet ihres Gewichtes.
5) Seitenfestlegebolz 50 x 150 x 500 mm.
6) Feststellbremse und 1. Gang einlegen bzw. bei Fahrzeugen mit automatischem Getriebe: Getriebefeststellbremse betätigen und Fahrtrichtungswendehebel in Stellung "N" bringen.
7) Mit eigenem Antrieb, Ladegewicht: 6 bis 15 t, Achslastverhältnis ≤ 1 : 1,5 und Raddurchmesser 1,10 bis 1,80 m.
8) Wird ein Wagen aus einem geschlossenen Zug herausgenommen, so ist vor seiner Weiterfahrt als einzelner Wagen die Befestigung nach Ausführung I oder II sicherzustellen.

Bestimmungen
für das Verhalten der Truppenteile/Dienststellen
bei Transporten auf elektrisch betriebenen Eisenbahnstrecken
in der Bundesrepublik Deutschland

1. **Die über oder neben den Bahngleisen liegenden Fahr- und Speiseleitungen führen Hochspannung von 15000 Volt.** Bei Bahnen mit Stromzuführung durch Stromschienen beträgt die Betriebsspannung 800 bis 1200 Volt.

   Es ist immer anzunehmen, daß alle elektrischen Leitungen unter Spannung stehen, solange nicht ein verantwortlicher Bahnbediensteter einwandfrei feststellt, daß der Anlageteil, in dessen Nähe gearbeitet werden soll, abgeschaltet **und** geerdet ist.

Daher äußerste Vorsicht beim Einladen,
während des Transports und beim Ausladen!

2. **Lebensgefährlich** ist
   - das Berühren der unter Spannung stehenden Speise- und Fahrleitungen, wobei letztere als **Oberleitung** über den Gleisanlagen oder als **Stromschienen** neben den Gleisen in geringer Höhe über dem Erdboden liegen,
   - das Berühren der Befestigungsteile und Isolatoren dieser Leitungen, auch herabhängender Enden abgerissener Drähte sowie der Stromabnehmer und anderer Einrichtungen der Triebfahrzeuge,
   - das Berühren oder Betreten des Erdreichs im Umkreis von 5 m um den Berührungspunkt einer den Erdboden berührenden gerissenen Leitung, solange diese nicht abgeschaltet und geerdet ist,
   - das Berühren zwar abgeschalteter aber **nicht geerdeter Leitungen** (Induktion!),
   - das Berühren spannungsführender Teile mit Werkzeugen oder anderen Gegenständen (Brettern, Rohren, Stangen, Antennen usw.),
   - eine zu große Annäherung an spannungsführende Leitungen (siehe Nr 3),
   - das Berühren unterbrochener Schienen, die lebensgefährliche Spannungen annehmen können, falls die für den Erdrückstrom erforderliche Verbindung der verbliebenen Gleisenden nicht hergestellt ist,
   - das Berühren von unter Spannung stehenden Leitungen mit einem Flüssigkeitsstrahl (z.B. bei Löscharbeiten, Harnlassen usw.),

– das Berühren eines Verunglückten, solange er mit der elektrischen Leitung in Verbindung steht und diese nicht abgeschaltet und geerdet ist.

Warnschilder und Blitzpfeile
weisen auf besonders gefährdete Stellen in der Nähe von Fahrleitungsanlagen hin.

3. Damit Unfälle durch elektrischen Strom vermieden werden, ist bei allen Arbeiten in der Nähe von unter Spannung stehenden Teilen der Hochspannungsanlagen ein

Schutzabstand von mindestens 1,50 m

von diesen Teilen nach allen Seiten einzuhalten. Dieser Schutzabstand von 1,50 m ist vor allem auch zu den spannungsführenden Stromabnehmern vorbeifahrender elektrischer Lokomotiven und Triebwagen einzuhalten (Breite der Stromabnehmer 2,00 m).

Auch beim Umgang mit Werkzeugen, Geräten oder anderen sperrigen Gegenständen gelten als Schutzabstand 1,50 m zwischen dem Ende der benutzten Werkzeuge usw. und den nächsten Teilen einer Hochspannungsanlage.

Die Antennen an Fahrzeugen sind vor dem Einladen abzubauen oder so weit umzulegen und zu sichern, daß sie in der Höhe nicht über den Fahrzeugaufbau hinausragen. Das gilt so lange, wie sich die Fahrzeuge – auch nach dem Ausladen – im Bereich von Oberleitungsanlagen befinden.

4. Für Wagenladungen, die nicht das Lademaß der deutschen Eisenbahnen überschreiten, ergibt sich zwischen Oberleitung (Mindestfahrdrahthöhe über Schienenoberkante 4950 mm) und oberer Begrenzung des Lademaßes (4650 mm über Schienenoberkante) ein Schutzabstand von 300 mm. Dieser darf bei Überschreiten des Lademaßes bis auf höchstens 200 mm verringert werden.

5. **Einladen und Ausladen** sowie sonstige **Arbeiten auf offenen Eisenbahnwagen** sind **nur bei abgeschalteten und geerdeten Leitungen** erlaubt. Wenn aus eisenbahntechnischen Gründen während der Arbeiten die Leitungen zeitweilig eingeschaltet werden müssen, sind die Arbeiten der Truppenteile/Dienststellen zu unterbrechen.

Vor Beginn der Arbeiten – auch nach zeitweiliger Unterbrechung – ist vom Transportführer oder Ladeoffizier bei dem

Aufsichtführenden der Eisenbahn die Bestätigung einzuholen, daß die elektrischen Leitungen abgeschaltet und geerdet sind.

Dabei haben **Transportführer** und **Ladeoffizier**

- sich beim Aufsichtführenden der Eisenbahn über den für das Einladen und für sonstige Arbeiten freigegebenen Bereich erschöpfend zu unterrichten,
- den Truppenteil oder die Dienststelle über die örtlichen Gegebenheiten zu belehren und
- das Verhalten der Truppenteile oder Dienststellen laufend zu überwachen.

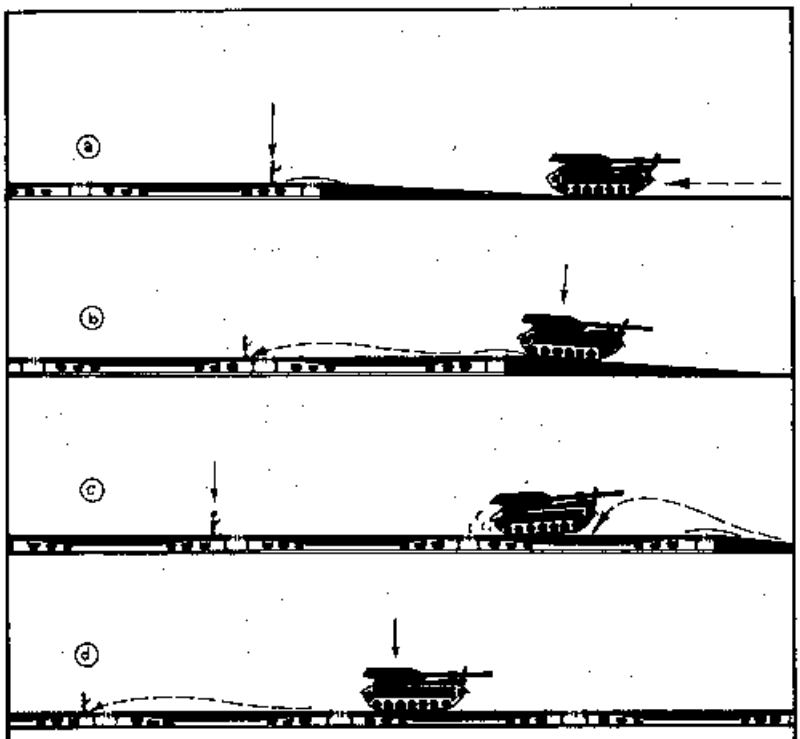
Nach Beendigung der Arbeiten oder vor zeitweiliger Einschaltung der Leitungen hat der Transportführer oder der Ladeoffizier zu veranlassen und zu überwachen, daß die Angehörigen des Truppenteils oder der Dienststelle vollzählig den Gefahrenbereich verlassen. Er teilt die Ausführung dem Aufsichtführenden der Eisenbahn mit. Während der Fahrt dürfen sich im **Krieg (im Frieden verboten)** bei **Truppentransporten** Personen auf offenen Eisenbahnwagen und auf den verladenen Fahrzeugen nur in Ausnahmefällen und **nur auf Befehl des Transportführers** unter Beachtung der Sicherheitsbestimmungen aufhalten. Das **Besteigen von Fahrzeugen** (Ladungen, Aufbauten usw.) auf Eisenbahnwagen **unter eingeschalteten Oberleitungen ist in jedem Fall verboten.**

Bei **Versorgungstransporten** ist der Aufenthalt von Begleitern auf offenen Eisenbahnwagen oder auf Fahrzeugen **verboten.**

6. **Fliegerabwehrwaffen** dürfen nur auf Befehl des Transportführers eingesetzt werden. Ein Berühren oder Zerschießen der Oberleitung ist unter allen Umständen zu vermeiden.

7. Die Truppenteile oder Dienststellen sind vor jedem Eisenbahntransport über diese Bestimmungen eingehend zu unterrichten, da der Transport **jederzeit** – auch unvorhergesehen – über elektrisch betriebene Strecken geleitet werden kann.

Einweisen beim Einladen über Kopframpe



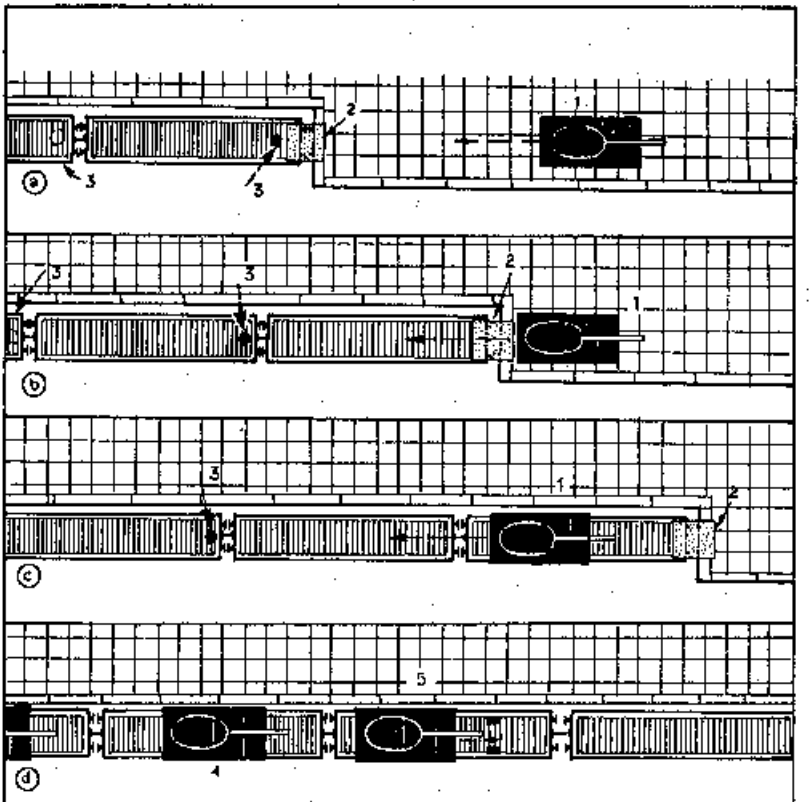
ⓐ – ⓓ Phasen des Verladevorganges

Einweiser nicht rückwärts gehen!

Fahrzeug und Einweiser dürfen sich nie gleichzeitig bewegen!

Keine ruckartigen Lenkbewegungen!

Einweisen beim Einladen über Kopframpe



ⓐ – ⓓ Phasen des Ladevorgangs

1 Kampfpanzer bei Verladung

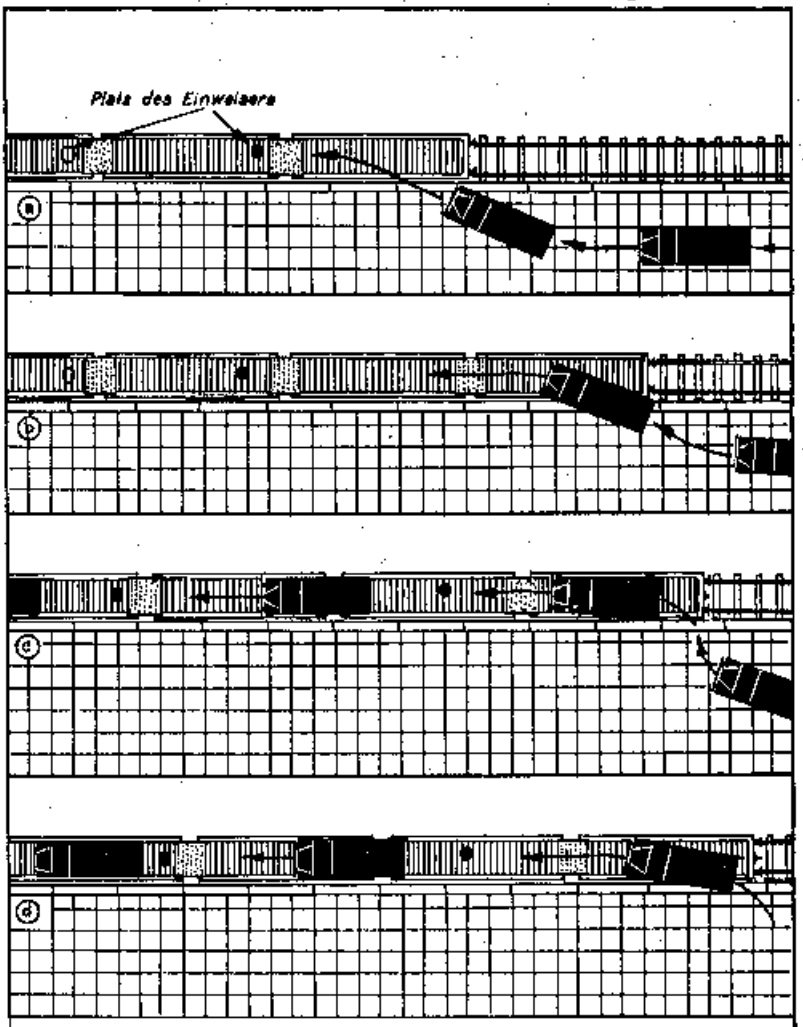
2 Überladebrücke

3 Platz des Einweisers

4 Beispiel „Mittige Verladung“

5 Kampfpanzer setzt zurück auf Ladekeile

Einweisen beim Einladen über Seitenrampe

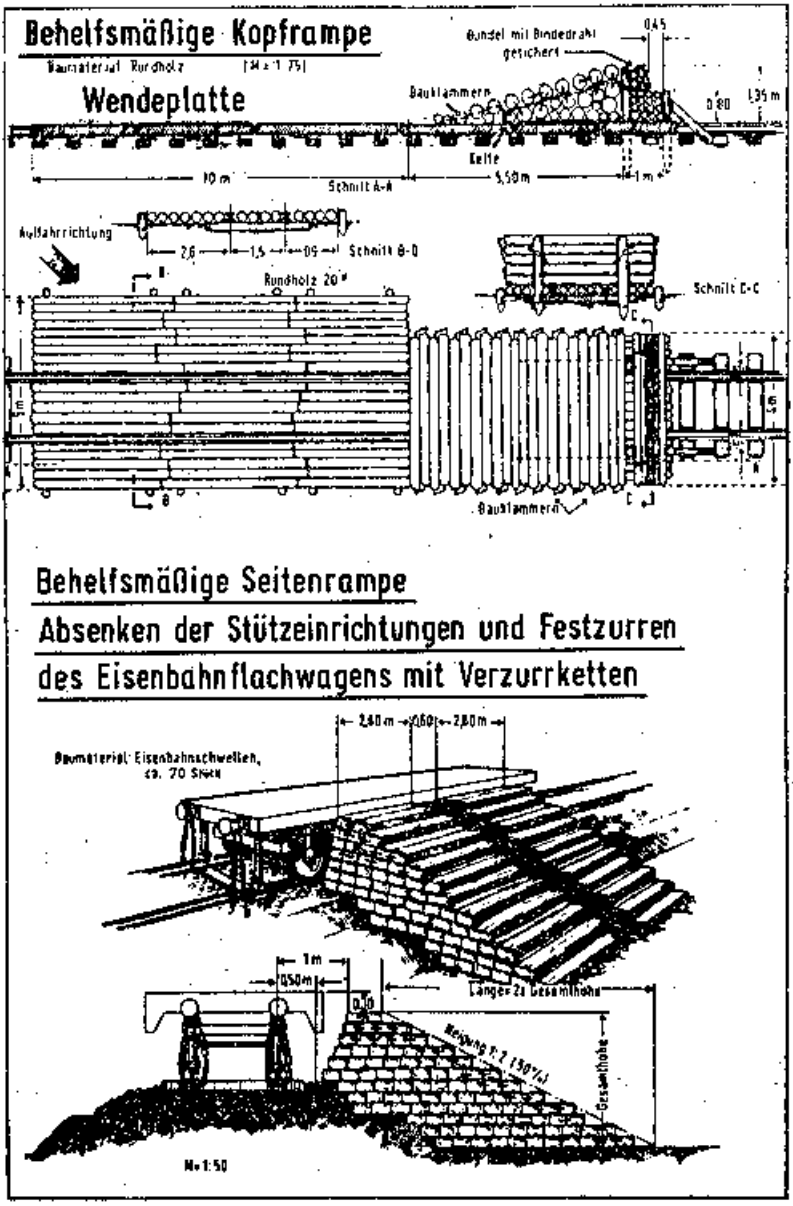


ⓐ – ⓓ Phasen des Ladevorgangs

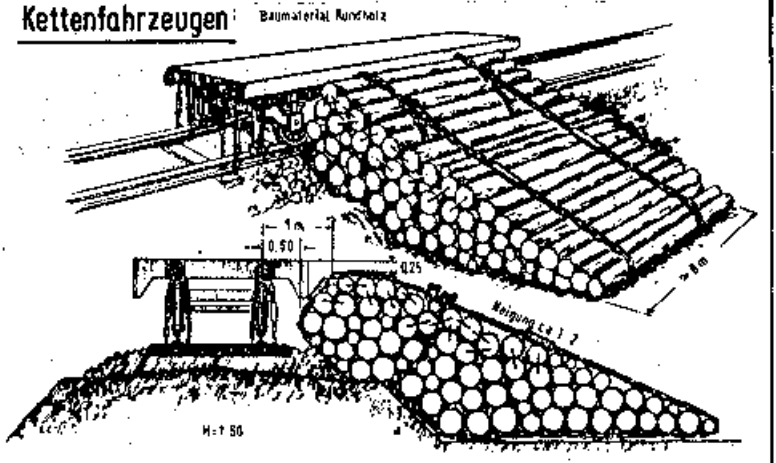
Einweiser nicht rückwärts gehen!

Fahrzeug und Einweiser dürfen sich nie gleichzeitig bewegen!

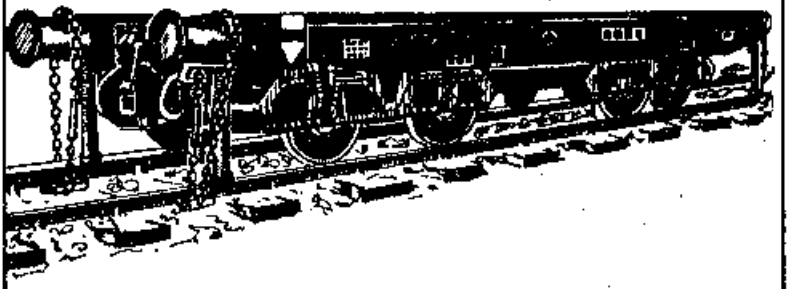
Einladen und Ausladen von Fahrzeugen über behelfsmäßige Rampen



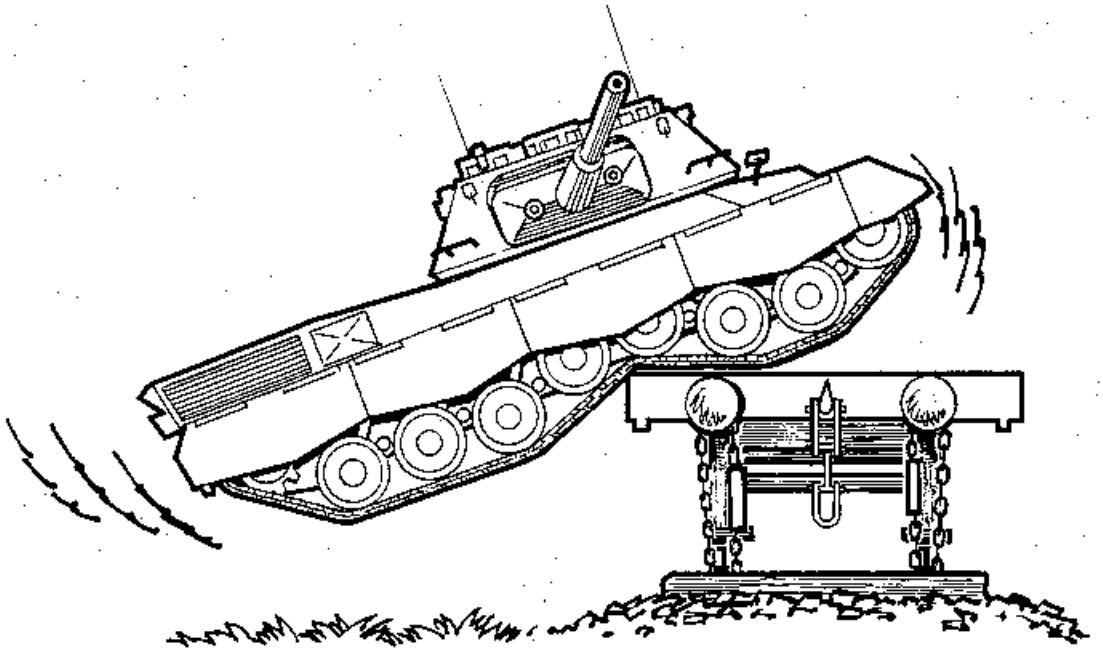
Behelfsmäßige Seitenrampe zum Ausladen von Kettenfahrzeugen

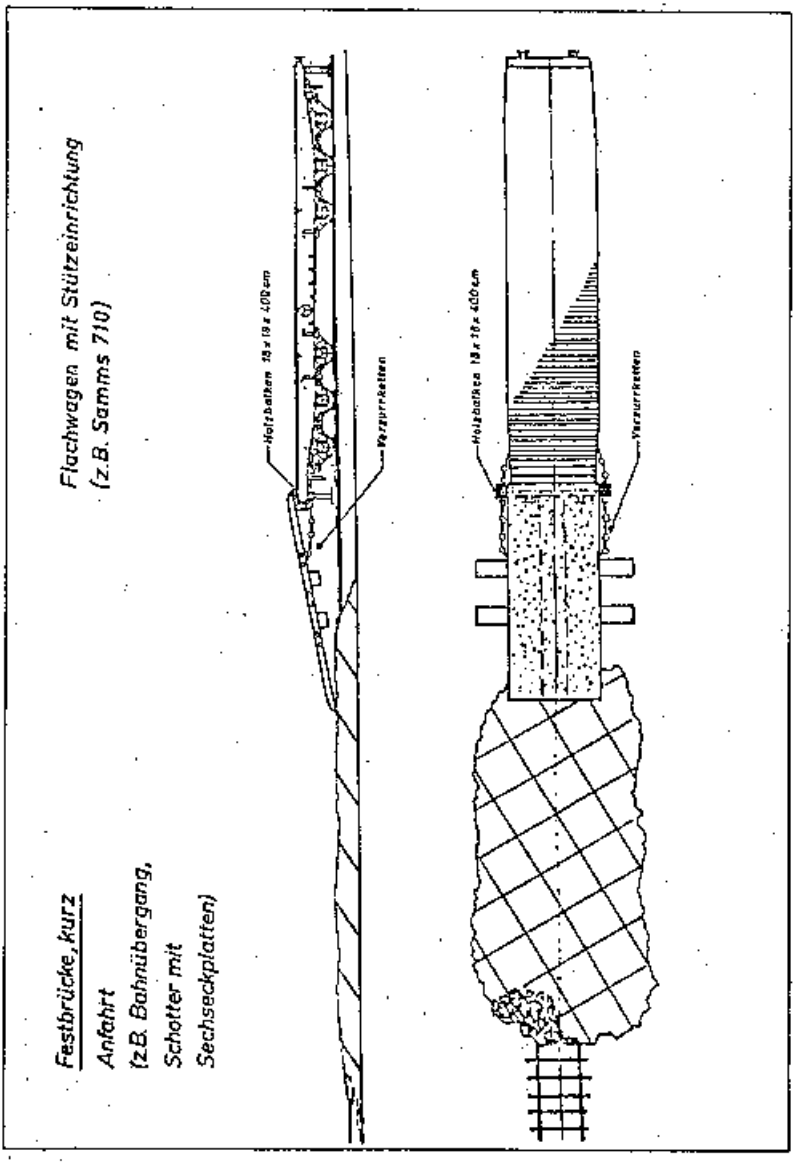


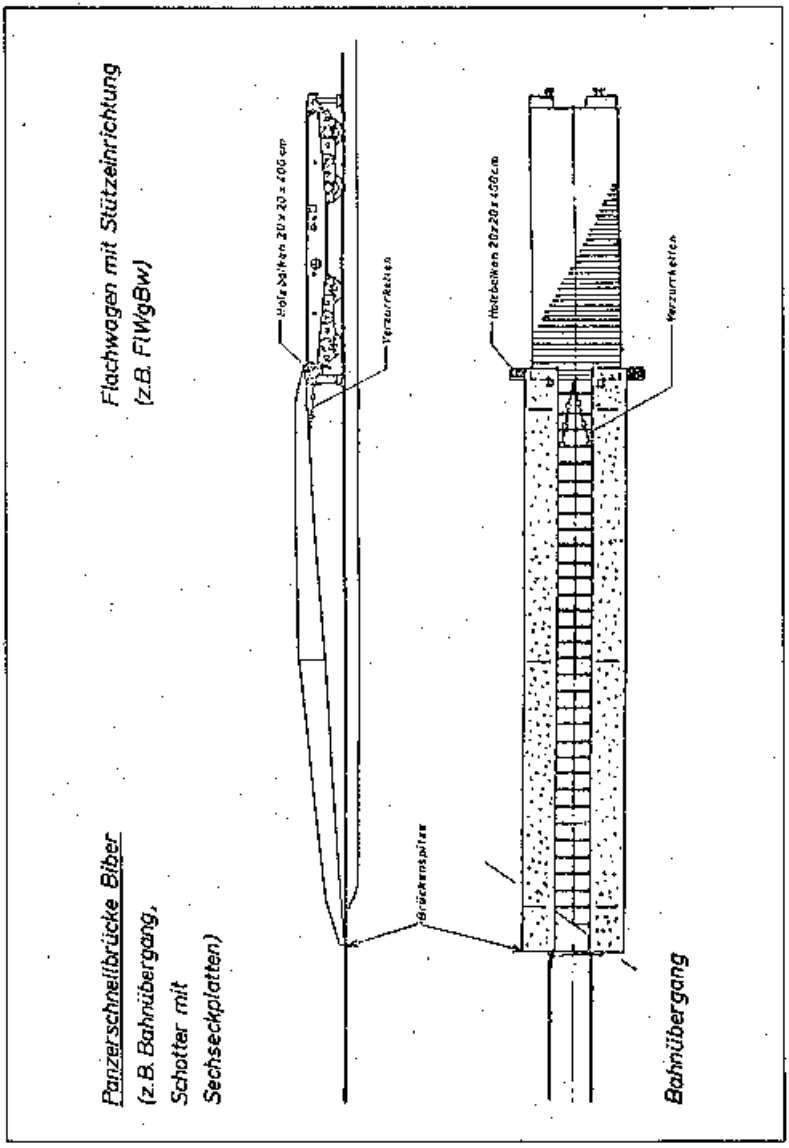
Absenken der Stützeinrichtungen und Festzurren des Eisenbahnflachwagens mit Verzurrketten



Seitliche Notausladung („Sprung vom Wagen")
Eisenbahnflachwagen mit Verzurrketten **verzurrt** und mit Stützeinrichtungen **abgestützt**



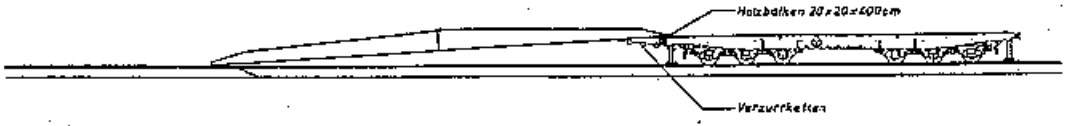

Festbrücke, kurz
Anfahrt
(z.B. Bahnübergang,
Schotter mit
Sechseckplatten)
Flachwagen mit Stützeinrichtung
(z.B. Samms 710)
Holzbalken 18 x 18 x 400 cm
Verzurrketten
Holzbalken 18 x 18 x 400 cm
Verzurrketten


Panzerschnellbrücke Biber
(z.B. Bahnübergang,
Schotter mit
Sechseckplatten)
Flachwagen mit Stützeinrichtung
(z.B. FlWgBw)
Holzbalken 20 x 20 x 400 cm
Verzurrketten
Brückenplatte
Holzbalken 20x20x400cm
Verzurrketten
Bahnübergang

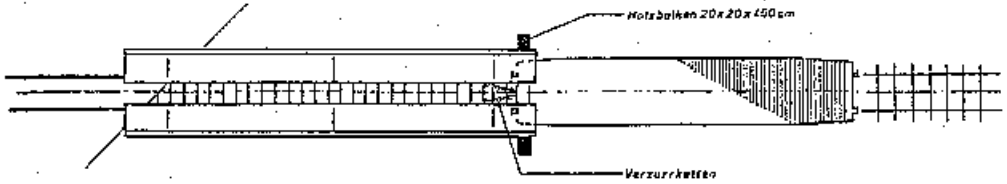
Panzerschnellbrücke M48

Anfahrt
(z.B. Bahnübergang)

Flachwagen mit Stützeinrichtung
(z.B. Samms 710)



M48-Brücke



Bahnübergang

(z.B. Samms 710)

Bestimmungen
für die Beförderung und den Betrieb von benzinbeheizten oder dieselbeheizten Feldkochherden auf Eisenbahnen in der Bundesrepublik Deutschland

I. **Allgemeines**

1. Für den Betrieb von benzinbeheizten oder dieselbeheizten Feldkochherden während des Eisenbahntransports und auf Eisenbahngelände gelten die Bestimmungen über den „Feldkochherd für Feldküche“[1]) bzw. „Feldküche als Anhänger“[2]).
2. Benzinbeheizte oder dieselbeheizte Feldkochherde müssen mit einer Zündsicherung ausgerüstet sein, die, wenn die Flamme unbeabsichtigt erlischt, selbsttätig die Zufuhr des Brennstoffdampf-Luftgemisches oder des Brennstoffes schließt.
3. Vor jedem Eisenbahntransport ist das Personal, das die Feldkochherde bedient, eingehend über die Sicherheitshinweise zu belehren; die Einhaltung ist zu überwachen.

II. **Anleitung zum Einbau der Feldkücheneinrichtung in Gepäckwagen (D-Wagen) oder gedeckten Güterwagen (G-Wagen).**

Falls die Zubereitung warmer Verpflegung mit Feldkochherden während des Transportes erforderlich ist, wird die Feldkücheneinrichtung in Gepäckwagen (D-Wagen) oder ersatzweise in Güterwagen (G-Wagen) eingebaut. Der Feldküchen-Lkw ist gesondert auf einem offenen Güterwagen zu verladen. Die Feldküche als Anhänger wird in einem Güterwagen (G-Wagen) der Gattungen Gbs oder Hbcs eingebaut.

In **Feldküchen-Lkw eingebaute Feldkochherde** dürfen während des Eisenbahntransportes nicht in Betrieb genommen werden.

Besondere Wünsche für die Transportdurchführung, insbesondere für die Gestellung der entsprechenden Wagen, sind in Feld 43 der Transportanforderung (Anlage 8) anzugeben.

2. **Allgemeine Hinweise**

In einem Gepäck- oder Güterwagen darf nur eine Feldküche, bestehend aus maximal drei Feldkochherden, mitgeführt und betrieben werden. Sie ist unter ständiger Aufsicht zu betreiben.

---

[1]) TDv 7360/001-13
[2]) TDv 7360/005-14

Die Feldkochherde sind an einer Längsseite des Wagens in Türnähe aufzustellen. Aus Sicherheitsgründen ist zwischen der Wagenwand und den Herden ein Abstand von mindestens 5 cm zu lassen. **Hinter** den Herden muß ein Schutzblech an der Wagenwand angebracht werden, das 10 cm über die oberen und die seitlichen Kanten der Feldkochherde hinausragt.

Unter die Herde ist ein Schutzblech zu legen, das nach vorn und zur Seite mindestens 10 cm übersteht und nach hinten bis an die Wagenwand reicht.

Die Herde sind mit auf den Fußboden genagelten Latten und durch Verzurren mit Ketten oder Seilen gegen Rutschen und Kippen so zu sichern, daß sie starke Rangier- oder Auflaufstöße aushalten.

Die Zusatzausstattung ist im Wagen so aufzustellen, daß das Arbeiten an den Feldkochherden – besonders das Beobachten der Feuerungsvorrichtung – **nicht** beeinträchtigt wird.

Die Arbeitstische sind durch Kanthölzer oder Keile zu sichern. Für die Bereitstellung folgender Zubehörteile[1]) ist die Truppe selbst verantwortlich:

- Schutzbleche,
- Abstandrahmen,
- Abstandkanthölzer,
- Holzleisten, Ladekeile, Nägel, Vorsatzgitter,
- Halteseile.

Vorsatzgitter sind an der Innenseite der Schiebetüren anzulehnen und festzuzurren. Sie dienen zur Vermeidung von Unfällen

- bei geöffneter Tür oder
- bei einer Türstellung, in der die Tür außen mit einem Überwurf festgestellt ist und einen Spalt von etwa 30 cm freiläßt.

Ist die Tür in mittlerer Stellung mit Überwurf festgestellt – Öffnungsspaltbreite 10–12 cm – so ist eine Sicherung durch Vorsatzgitter **nicht** erforderlich.

Bei ganz geöffneter Türstellung ist auf die ordnungsgemäße Sicherung der Schiebetüren mittels **Sperrklinke** zu achten. **Halteseile** sind aus Sicherheitsgründen von Seitenwand zu Seitenwand des Wagens zu spannen. Sie werden an den Holzleisten oberhalb der Seitenwände befestigt.

In jedem Wagen sind in Türnähe **2 Feuerlöscher** für brennbare Flüssigkeiten so anzubringen, daß sie leicht zugänglich, gut

[1]) Maße und Materialstärken siehe TDv 7380/001-13 oder TDv 7360/005-14

sichtbar und gegen Stoß gesichert sind. Hierzu können die Feuerlöscher der Feldkücheneinrichtung und das Feldküchen-Lkw verwendet werden.

Achtung, falls Feuerlöscher mit Tetra-Chlorid gefüllt sind, ist ihr Gebrauch in geschlossenen Räumen lebensgefährlich! Zusätzlich sind **Behälter mit Löschsand** und eine **Schaufel** oder ein **Spaten** gut zugänglich aufzustellen.

Die Erste-Hilfe-Ausstattung der Feldküche ist an gut sichtbarer und leicht zugänglicher Stelle im Wagen mitzuführen.

3. Der **Einbau der Feldkochherde** oder der **Feldküche als Anhänger** ist in der Reihenfolge vorzunehmen, wie sie die TDv 7360/001-13 bzw. TDv 7360/005-14 vorschreibt.

III. **Betrieb von Feldkochherden in Gepäckwagen (D-Wagen), ersatzweise in gedeckten Güterwagen (G-Wagen) bei Truppentransporten**

1. Werden Eisenbahnwagen ohne Notbremse für die Feldküche verwendet, ist eine Sprechverbindung (z.B. Funksprechgerät) zum nächsten Eisenbahnwagen mit Notbremse und Besatzung herzustellen.
2. Der Kraftstoffbehälter für benzinbeheizte Feldkochherde darf höchstens 10 Liter Rauminhalt haben. Außer der Betriebsfüllung der Feuerungsvorrichtung dürfen im Eisenbahnwagen keine brennbaren Flüssigkeiten sein. Reservekanister sind gesondert zu befördern.
3. Die Feuerungsvorrichtungen der Feldkochherde dürfen nicht mit Betriebsstoff aufgefüllt werden:
   - während der Fahrt,
   - während kurzer Halte unter 10 Minuten Dauer,
   - in Gebäuden in Schienennähe,
   - in weniger als 10 m Entfernung vom Wagen oder anderen Zündquellen, wie offenem Feuer usw.,
   - in weniger als 10 m Entfernung von Kesselwagen, Lagern von brennbaren Flüssigkeiten oder sonstigen brandgefährdeten Stoffen.

   In Zweifelsfällen erteilt das Personal der Eisenbahn Auskunft.
4. Die Brennerflammen der Feldkochherde sind richtig einzustellen.
5. An der Feuerungsvorrichtung der Feldkochherde im Eisenbahnwagen Wartungs- oder Instandsetzungsarbeiten zu verrichten ist verboten.

Diese Arbeiten dürfen nur während längerer Aufenthalte und unter Beachtung der Sicherheitsbestimmungen ausgeführt werden.

6. Während des Eisenbahntransportes darf der Luftbehälter der Feuerungsvorrichtung der Feldkochherde nicht mit dem Luftpresser eines Lkw nachgefüllt werden.
7. Die Schiebetüren des Wagens müssen während des Betriebs der Feldkochherde offen sein. Zur Belüftung des Wagens sind die Türen einen Spalt breit zu öffnen. Die Sicherungsvorrichtungen für die Schiebetüren müssen während der Fahrt eingerastet sein.
8. Die Luken des Wagens sind während des Betriebs der Feldkochherde zu öffnen.
9. Das Hinauslehnen und das Hinaushalten oder Hinauswerfen von Gegenständen, insbesondere der Küchenabfälle, sowie das Auf- und Abspringen beim Anfahren und während der Fahrt, sind verboten.
10. Während der Fahrt, besonders beim Anfahren und beim Rangieren, müssen die Feldköche mit Fahrstößen rechnen. Daher ist stets ein fester Stand einzunehmen und von den Möglichkeiten zum Festhalten Gebrauch zu machen.
11. Beim Kochen während der Fahrt müssen die Spritzplatten (Schlingerdeckel) in die Kochtöpfe eingesetzt werden. Vorsicht beim Umfüllen von heißem Kochgut!

    Mit Messern und anderen spitzen Küchengeräten ist vorsichtig umzugehen.
12. Verantwortlich für die Einhaltung der vorgenannten Bestimmungen ist neben dem Bedienungspersonal der Transportführer.

Antrag

der Firma .....

in .....
[Ort und Straße]

auf

Beförderung einer Sendung mit Lademaßüberschreitung

von Bahnhof ..... Ort der Laderechtstellung .....
(Anschlußgleis)

nach Bahnhof ..... Ort der Laderechtstellung .....
(Anschlußgleis)

Übergangsbahnhöfe .....

Empfänger .....

in .....

Aufgabetag ..... 19.....

Art der Sendung .....

Gewicht der Sendung ..... t

Beförderung als Frachtgut / Eilgut / Sondergüterzug*)

Die kritischen Punkte sind auf der Rückseite und in den beigegebenen Zeichnungen mit Maßangaben enthalten.

Die Sendung soll auf dem Wagen wie folgt befestigt werden: .....

Als besondere Anlagen**) liegen bei:

..... Querschnitte

..... Grundriß (Draufsicht)

..... Längsschnitt (Längsansicht)

Die „Allgemeinen Bedingungen für die Beförderung von Sendungen mit Lademaßüberschreitung" der Deutschen Bundesbahn [Vordruck 45806 A] erkennen wir für diese Sendung hiermit als verbindlich an.

Wir beantragen, ausnahmsweise Begleitung durch uns zuzulassen, weil während der Beförderung des Gutes Aufsicht erforderlich ist, die fachtechnische Sachkunde voraussetzt.***)

....., den ..... 19.....

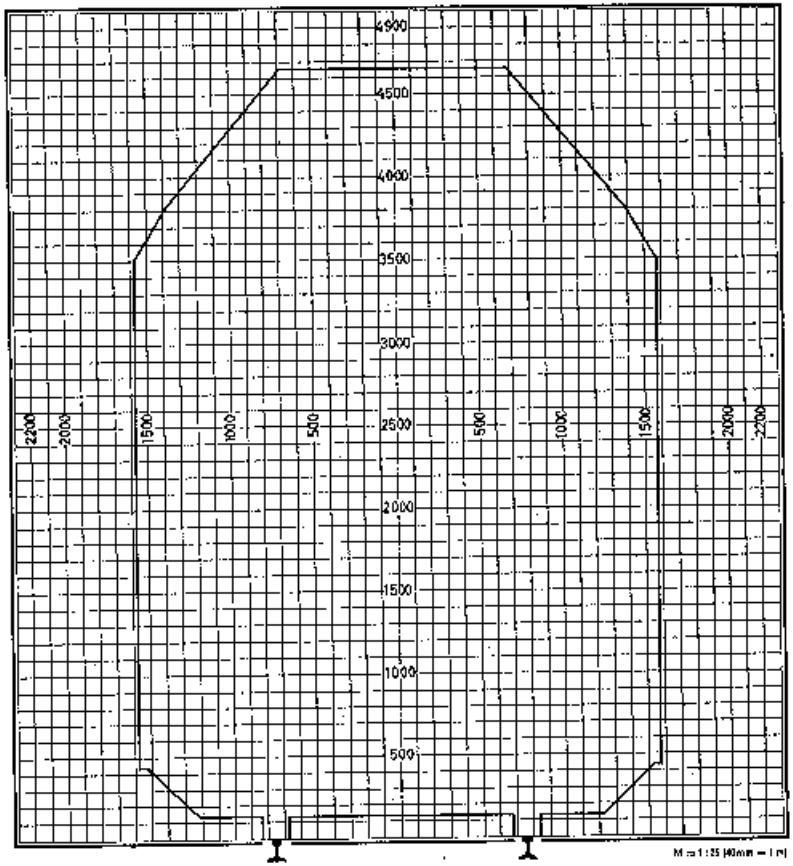
.....
(Unterschrift)

*) Bei Beförderung über das Wochenende im gewöhnlichen Güterzug muß mit Verzögerungen gerechnet werden, außer wenn die Beförderung im Sondergüterzug beantragt wird.

**) Die Beigabe von belichtungsfähigen Zeichnungen ist erwünscht und trägt zur beschleunigten Behandlung des Antrages bei.

***) Wenn Begleitung nicht gewünscht, Absatz streichen.

45804 Beförderungsantrag für eine Sendung mit Lademaßüberschreitung A 4b 4a 80 Karlsruhe XI 69 15000 B 699
1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10./69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76.



Lademaßüberschreitung

Kritische Punkte

Punkt	Querabstand von der Wagenlängsachse auf der einen Seite (12a) (mm)	Querabstand von der Wagenlängsachse auf der anderen Seite (12b) (mm)	Höhe über SO (13) (mm)	Längsabstand von Endachse bzw Drehzapfen (14) n_i (mm)	Längsabstand von Endachse bzw Drehzapfen (15) n_a (mm)
A					
B					
C					
D					

Richtlinien zur Abwendung von Beraubungs- und Diebstahlgefahren bei der Beförderung von Waffen und Munition[1])

I. Vorbemerkungen

Waffen und Munition sind der Diebstahlgefahr besonders ausgesetzt. Sie dürfen nicht in unrechte Hände geraten. Aufgrund der bisherigen Ermittlungen und Erfahrungen muß mit Diebstahlversuchen gerechnet werden. Besonders diebstahlgefährdet und damit schutzbedürftig im Sinne dieses Erlasses sind:

- Pistolen
- Gewehre
- Maschinenpistolen
- Maschinengewehre
- Panzer- und Fliegerabwehrhandwaffen
- Munition für vorbezeichnete Waffen
- Sprengmittel[2])
- Hand- und Gewehrgranaten
- Landminen
- Handflammpatronen
- Reizstoffkörper und
- Feuerwerkskörper[3]), Abschuß-, Einschlag-, Atomexplosion.

Um bei der Beförderung der vorgenannten Waffen und Munitionsarten der Gefahr des Raubes oder des Diebstahls zu begegnen, werden nachstehende Richtlinien erlassen, die auch im Verkehr mit Lieferfirmen gelten. Diese Richtlinien lassen die bereits bestehenden Bestimmungen über die Beförderung gefährlicher Güter mit Kraftfahrzeugen, Eisenbahnen, Luftfahrzeugen, See- und Binnenschiffen unberührt.

Das Mitführen von Waffen und Munition im Rahmen von Verlegungen, Alarmübungen, Truppenübungen und Manövern gilt nicht als Waffen- und Munitionsbeförderung im Sinne dieses Erlasses.

II. Verantwortlichkeit

1. Die absendende, die Beförderung anordnende oder durch Vertrag veranlassende Dienststelle hat nach Beurteilung des Sicherheitsrisikos und unter Berücksichtigung der je-

---

[1]) BMVg – Fü S V 5 – Az 43-81-80-01 VS-NfD vom 03. 07. 1978

[2]) Hierzu gehören auch Zünd- und Anzündmittel sowie das Sprengzubehör, insbesondere Zündmaschinen.

[3]) Gemäß VAK-Mun umbenannt in „Simulator".

weiligen Umstände die erforderlichen Maßnahmen zum Schutze des Versandgutes gegen Diebstahl oder Beraubung zu treffen sowie die Voraussetzungen zur Erfüllung der in Nr III.4. genannten Aufgaben zu schaffen.

2. Sie bestimmt unter Berücksichtigung dieser Richtlinien das Transportmittel, entscheidet, in welchen Fällen ein Transport von Waffen und Munition zu begleiten ist und legt Stärke und Bewaffnung des Begleitkommandos fest. Teilstreitkrafteigentümliche Sonderregelungen sind zu beachten.
3. Die Bestimmungen über die Auslieferung von als Verschlußsache eingestuftem Material (ZDv 33/1 Nr 458 ff) sind zu beachten.

III. Aufgaben des Absenders

4. Der Beraubungs- und Diebstahlgefahr ist durch Ausschöpfen der administrativen und technischen Möglichkeiten zu begegnen.

   Der Absender ist verpflichtet:
   - die Aufnahmebereitschaft des Empfängers festzustellen;
   - den Versandtag so festzulegen, daß die Sendung vor dem Wochenende, spätestens Freitag mittag eintrifft und noch entladen werden kann; hiervon darf nur abgewichen werden, wenn der Empfänger die ausnahmsweise Abnahme der Sendung auch an Wochenenden oder Feiertagen zusagt oder deren Bewachung sicherstellt;
   - Waffen und zugehörige Munition sowie Sprengmittel und Zündmittel grundsätzlich voneinander getrennt und zu verschiedenen Zeit zu befördern; wenn in Einzelfällen ein gemeinsamer Transport zweckmäßig ist, sind Bundeswehrtransportmittel einzusetzen und das Begleitkommando dem höheren Schutzbedürfnis anzupassen;
   - Beförderungsmittel und Ladung – soweit nach den Umständen möglich – gegen Einbruch zu sichern;
   - bei der Beförderung mit Fahrzeugen der Bundeswehr und des gewerblichen Straßengüterverkehrs vor der Aushändigung/Übergabe von Waffen und Munition die Legitimation des Beförderers/Frachtführers zu überprüfen;
   - bei Transporten im gewerblichen Straßengüterverkehr, als Expreßgut oder mit der Post als **Warenbezeichnung**

auf der Versandpackung ausschließlich die Versorgungsnummer zu verwenden;[1])
- dem Empfänger über jede Sendung – ggf. nachrichtlich dem Auftraggeber (z.B. BWB, Munitionsdepot) – am Versandtag eine fernschriftliche Versandvormeldung mit voraussichtlichem Eintrefftermin zu übermitteln;
- Informationen über das Transportvorhaben auf den Personenkreis zu beschränken, der unbedingt davon Kenntnis haben muß;
- dafür Sorge zu tragen, daß der Transportablauf überwacht wird;
- bei Einsatz eines Begleitkommandos diesem Sicherheitsaufgaben zu übertragen (vgl. ZDv 10/6 VS-NfD Nr 113 und Anlage 4 zu Anhang Teil A).

IV. Beförderungsarten

5. Beförderung im öffentlichen Straßenverkehr

a. mit Fahrzeugen der Bundeswehr

Alle Waffen- und Munitionstransporte bis zu 100 km Entfernung zwischen Truppenteilen/Dienststellen der Bundeswehr sind stets mit Bundeswehrfahrzeugen und mindestens einem Begleiter je Fahrzeug, der zugleich Beifahrer sein kann, durchzuführen. Bei Einsatz mehrerer Fahrzeuge mit gleichem Auftrag ist ein verantwortlicher Transportführer einzuteilen.

Die Teilstreitkräfte erlassen Sonderregelungen, soweit es im Einzelfalle sowie für Transporte über 100 km erforderlich ist.

Die Beförderung ist bei Tage zügig durchzuführen. Regelmäßigkeiten (z.B. zeitlich festgelegte Routenpläne) sind zu vermeiden.

Bei notwendiger Fahrtunterbrechung ist jedes Fahrzeug zu bewachen.

Vor Einbruch der Dunkelheit sind erkundete, bewachte Abstellmöglichkeiten in militärischen Bereichen aufzusuchen.[2])

---

[1]) Bei Transporten im gewerblichen Straßengüterverkehr oder mit der Eisenbahn ist daneben die Lochkartennummer der Güterart gemäß Anlage 3 zum Reichskraftwagentarif (RKT) Teil IV bzw. Anlage 12 zum Deutschen Eisenbahn-Militärtarif (DEMT) in den Militärfrachtbrief einzutragen.

[2]) Bei dem Abstellen mit Munition beladener Kfz sind die ZDv 34/2 Hauptabschnitt "N" bzw. ZDv 34/230 zu beachten.

b. **mit Fahrzeugen des gewerblichen Straßengüterverkehrs**

Die Beförderung von Waffen und Munition mit Fahrzeugen des gewerblichen Straßengüterverkehrs ist auf Ausnahmefälle zu beschränken. Mit dem Transport von Waffen u. Munition sind nur solche Speditionsfirmen zu beauftragen, die eine Genehmigung gemäß §§ 3[1]) und 11[2]) des Gesetzes über die Kontrolle von Kriegswaffen vom 20. 04. 1961 (BGBl 1961 Seite 444), ausgestellt durch BMVg – Rü II 5, haben.

Die Nr IV. 6. b. dieser Richtlinien gilt sinngemäß.

6. **Beförderung mit der Eisenbahn**

a. Die Beförderung von Waffen und Munition ist grundsätzlich als **Wagenladung** durchzuführen.

Es ist anzustreben, Stückgutsendungen zu einer Wagenladung zusammenzufassen. Schließen besondere Gründe das Zusammenfassen mehrerer Stückgutsendungen zu einer Wagenladung aus, ist der Auftraggeber in Ausnahmefällen berechtigt, auch **eine einzelne Stückgutsendung als Wagenladung** befördern zu lassen.

Vor dieser Entscheidung ist jedoch ein Kostenvergleich zur Beförderung mit einem Bundeswehrfahrzeug anzustellen.

b. Besonders eilige Kleingutsendungen können, soweit es die Anlage C zur EVO[3]) zuläßt, zur Verkürzung der Transportzeit als **Expreßgut** aufgegeben werden. Hierbei sind neutrale, verschließbare Behälter zu benutzen. Die Originalpackmittel sind in diesen Behältern mit geeigneten Mitteln so festzulegen, daß sie sich nicht bewegen können.

c. Für alle Waffen- und Munitionstransporte als Wagenladung sind bei der Güterabfertigung des Einladebahnhofs **Beförderungspläne**[4]) zu beantragen. Die Einladung ist zeitgerecht durchzuführen.

---

[1]) § 3: „Wer Kriegswaffen im Bundesgebiet außerhalb eines abgeschlossenen Geländes befördern lassen will, bedarf dazu einer Genehmigung."

[2]) § 11: „Für die Erteilung und den Widerruf dieser Genehmigung ist die Bundesregierung zuständig ... und ermächtigt, für den Bereich der Bundeswehr diese Genehmigung auf den Bundesminister der Verteidigung zu übertragen."

[3]) ersetzt durch die „Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (Gefahrgutverordnung Eisenbahn-GGVE)".

[4]) Beförderungsplan ist ein von der Eisenbahn erstellter Plan, der vorschreibt, in welchen Zügen und auf welchen Strecken – ggf mit Umstellung – bestimmte Wagen oder Wagengruppen gefahren werden, und der die Abfahrts-/Ankunftszeit enthält.

Darüber hinaus können die Absender – auch zivile Lieferfirmen – Transporte von Waffen und Munition bei der für den Verladebahnhof zuständigen Verkehrskommandantur anmelden, so daß der Transport auf Grund der zugeteilten **Fahrtnummer** überwacht werden kann.

Der Absender kann als zusätzliche Maßnahme die **Laufüberwachung**[1]) beantragen, die in der Eisenbahntransportanmeldung besonders zum Ausdruck zu bringen ist. Diese eisenbahnbetriebstechnisch aufwendige Maßnahme sollte jedoch Ausnahme bleiben.

d. Waffen und Munition dürfen **nicht als Reisegepäck aufgegeben** werden. Das **Mitführen** von Munition als Hand- und Reisegepäck ist untersagt.

e. Der **Zubringerverkehr** vom und zum Bahnhof (Expreßgut-, Güterabfertigung) ist nur mit bundeswehreigenen Fahrzeugen oder durch vertraglich verpflichtete Lieferfirmen vorzunehmen.[2]) Die Empfänger sind verpflichtet, eingehende Waffen- und Munitionssendungen unverzüglich abzuholen.

7. **Versand mit der Deutschen Bundespost**

Waffen und Munition für Handfeuerwaffen mit einem Gewicht bis 20 kg können im Inland zum Versand durch die Deutsche Bundespost als Pakete mit einer Wertangabe bis 2000 DM aufgegeben werden. Als Wert sind die tatsächlichen Beschaffungskosten bis 2000 DM anzugeben. Bei höheren Werten sind einheitlich ebenfalls 2000 DM anzugeben, ohne Rücksicht auf die tatsächlichen Beschaffungskosten im einzelnen.

Explosivstoffe sind von der Postbeförderung ausgeschlossen. Die Originalpackmittel sind in Packpapier einzuschlagen oder in größeren Versandkartons festzulegen.

V. Beförderung von Waffen und Munition im grenzüberschreitenden Verkehr und im Ausland

8. Beim grenzüberschreitenden Verkehr und im Ausland sind die Gesetze und Bestimmungen für Waffen- und Munitionsbeförderungen der jeweilig beteiligten Länder zu beachten.

---

[1]) Laufüberwachung ist eine Kontrolle des gesamten Transportverlaufs durch die Deutsche Bundesbahn.

[2]) Auf die Beurteilung des Sicherheitsrisikos nach Nr II. wird hingewiesen.

9. Werden Waffen und Munition mit der **Eisenbahn** aus dem Ausland in die Bundesrepublik Deutschland eingeführt, sind die ausländischen Lieferfirmen vertraglich zu verpflichten,
   - bei ihrer nationalen Eisenbahnverwaltung einen Beförderungsplan bis zum deutschen Bestimmungsbahnhof zu beantragen,
   - dem Empfänger rechtzeitig am Versandtag den Beförderungsplan mit den Nummern des/der beladenen Waggons fernschriftlich mitzuteilen.

   Bei der Ausfuhr und im Ausland ist sinngemäß zu verfahren.
10. Müssen für die Beförderung von Waffen und Munition im grenzüberschreitenden Verkehr oder im Ausland ausnahmsweise Beförderungsmittel des **gewerblichen Straßengüterverkehrs** in Anspruch genommen werden, so hat
    - der Auftraggeber dem Frachtführer vor Antritt der Fahrt Weisungen für den Fall eines Beförderungs- oder Ablieferungshindernisses mitzugeben,
    - der für die Beförderungsdurchführung Verantwortliche dafür zu sorgen, daß die erforderlichen Transitgenehmigungen für die Durchfuhr von Waffen- und Munitionstransporten durch ausländische Staatsgebiete rechtzeitig beschafft werden.
11. Transitverkehr von Waffen und Munition durch nicht der NATO angehörende Staaten ist nicht statthaft.

VI. **Sonstiges**

12. Bei der Beförderung von Waffen und Munition im Binnenschiffsverkehr, Seeverkehr und Luftverkehr sowie beim Wechsel der Verkehrsart sind die Grundsätze und Bestimmungen dieses Erlasses sinngemäß anzuwenden.

Bestimmungen über die Begleitung von Versorgungstransporten auf den in den Deutschen Eisenbahn-Militärtarif (DEMT) einbezogenen Eisenbahnen

1. **Geltungsbereich**

Die Bestimmungen gelten für die Begleitung von Versorgungstransporten der Bundeswehr.

2. **Notwendigkeiten der Begleitung und Zuständigkeit**

2.1 Die Begleitung von Versorgungstransporten kann in besonderen Fällen erforderlich sein zur Sicherung wichtiger Sendungen gegen Spionage, Sabotage und Diebstahl oder aus Sicherheitsgründen, z.B. bei Sendungen mit explosionsgefährlichen Gegenständen oder radioaktiven Stoffen.

2.2 Der militärische Bedarfsträger entscheidet, ob ein Versorgungstransport zu begleiten ist und bestimmt die Stärke des Transportbegleitkommandos. Dies gilt auch für Lieferungen ziviler Stellen.

3. **Transportanmeldung**

Für die Unterbringung des Transportbegleitkommandos bestellt der Bedarfsträger in jedem Fall einen Begleiterwagen. Er meldet zu begleitende Transporte gemäß ZDv 42/20 VS-NfD fristgerecht bei der zuständigen Verkehrskommandantur (VerkK) an. Die VerkK fordert den Begleiterwagen mit der Anmeldeliste bei der Transportgruppe der Bundesbahndirektion (BD) an. Der Versand von Wagengruppen soll möglichst am Wochenanfang beginnen, damit lange Standzeiten auf den Umstellbahnhöfen am Wochenende vermieden werden.

4. **Vorbereitung und Durchführung der Begleitung**

4.1 Die VerkK gibt dem Bedarfsträger den Fahrplan oder Beförderungsplan im Transportbescheid bekannt.

Der abstellende Truppenteil/die Dienststelle fertigt den Marschbefehl für den gesamten Transport bis zur Rückkehr zum Truppenteil oder zur Dienststelle aus. Der Bedarfsträger unterrichtet den Führer des Transportbegleitkommandos für Vorbereitungen und Durchführung der Begleitung über den Fahrplan bzw. Beförderungsplan und gibt die für den Schutz des Transportes nötigen Anweisungen. Wenn Transportweg und -ziel dem Führer des Begleitkommandos nicht bekannt sind, gibt ihm der Zugführer auf Anfrage die nächsten Aufenthalte bekannt.

4.2 Das Transportbegleitkommando hat von der Übernahme bis zur Übergabe den Transport gemäß den Bestimmungen für Transportbegleitkommandos (ZDv 10/6 VS-NfD Anhang Teil A Anlage 4) zu bewachen.

4.3 Der Führer des Transportbegleitkommandos wird bei Halten, die ihm nicht bekannt sind, über Grund und Dauer des Haltens durch den Zugführer unterrichtet. Bei längeren Halten gibt er nach Verständigung des Zugführers den Befehl zum Aussteigen, wenn dies zur Durchführung des Begleitauftrages erforderlich ist. Auf freier Strecke ist darauf zu achten, daß die Wagen nur nach der gleisfreien Seite hin verlassen werden.

Auf Bahngelände darf nur weißes Licht verwendet werden.

4.4 Muß ein begleiteter Versorgungstransport ganz oder teilweise auf einem Bahnhof zurückgehalten werden, wird der Führer des Transportbegleitkommandos durch den Zugführer verständigt.

Der Führer des Transportbegleitkommandos veranlaßt die Bewachung eines ausgesetzten Teiles eines Transportes. Reichen die eigenen Kräfte für eine getrennte Bewachung nicht aus, hat er das vorübergehende Anhalten des gesamten Transportes bei der Eisenbahn zu veranlassen.

4.5 Dem Führer des Transportbegleitkommandos wird die unentgeltliche Durchgabe der vorgeschriebenen dienstlichen Meldungen im Eisenbahnfernsprechnetz gestattet, wenn eisenbahndienstliche Gründe nicht entgegenstehen.

5. Verhütung von Unfällen

Den Angehörigen des Transportbegleitkommandos ist der Aufenthalt auf offenen Eisenbahnwagen während der Fahrt verboten. Die besonderen Bestimmungen für das Verhalten bei Transporten auf elektrisch betriebenen Eisenbahnstrecken (Anlage 11) sind zu beachten. Der Aufenthalt zwischen den Gleisen ist nur in Ausübung der Bewachungs- und Sicherheitsaufgaben gestattet.

6. Schlußbestimmungen

6.1 Die nach § 8 Abs 2 Satz 2 der Verordnung über Verkehrsleistungen der Eisenbahnen für die Streitkräfte vom 10.08.1976 zu treffende Vereinbarung wird von diesen Bestimmungen nicht berührt.

Auszugsweise Abschrift aus der „Verordnung über Verkehrsleistungen der Eisenbahnen für die Streitkräfte" vom 10. August 1976[1])

§ 8

Sicherheit und Ordnung auf Bahnanlagen

(1) Die Angehörigen der Streitkräfte unterliegen während des Aufenthaltes auf dem Gebiet der Bahnanlagen den bahnpolizeilichen Bestimmungen und den von den Eisenbahnen erlassenen sonstigen Vorschriften über die Sicherheit und Ordnung auf dem Gebiet der Bahnanlagen. Sie können im Einzelfall von den Bestimmungen und Vorschriften nach Satz 1 abweichen, wenn und soweit dies unumgänglich ist, um rechtswidrige Angriffe auf Eisenbahn-Militärtransporte abzuwehren.

Die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes ist dabei zu berücksichtigen.

(2) Zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung im Gebiet der Bahnanlagen im Zusammenhang mit Verkehrsleistungen für die Streitkräfte unterstützen sich Bahnpolizei und Streitkräfte gegenseitig. Art und Umfang der Unterstützung werden zwischen dem Bundesminister für Verkehr und dem Bundesminister der Verteidigung vereinbart.

[1]) VMBl 1976 S. 402

Eingearbeitete STANAG

In diese Dienstvorschrift sind folgende STANAG eingearbeitet:

STANAG Nr 1059 (4. Ausgabe)	Nationale Kennbuchstaben
STANAG Nr 2156 (3. Ausgabe)	Transportanforderung und Transportbescheid für Transporte auf dem Land- und Wasserwege
STANAG Nr 2158 (4. Ausgabe)	Kennzeichnung von Militärzügen
STANAG Nr 2159 (4. Ausgabe)	Kennzeichnung von Personal und Dienststellen der Verkehrsführung und Verkehrsregelung
STANAG Nr 2165 (3. Ausgabe)	Voranmeldung von Transportbedarf auf Eisenbahn, Straße und Binnenwasserstraße
STANAG Nr 2173 (3. Ausgabe)	Vorschriften für das Befestigen von militärischen Ketten- und Radfahrzeugen auf Eisenbahnwagen
STANAG Nr 2175 (3. Ausgabe)	Klassifizierung und Kennzeichnung von Flachwagen, die für den Transport von Militärfahrzeugen und sonstigem militärischen Gerät geeignet sind
STANAG Nr 2832 (2. Ausgabe)	Beschränkung beim Transport von militärischen Fahrzeugen und Geräten auf europäischen Eisenbahnen.

Stichwortverzeichnis

A

Abstützen von Eisenbahnwagen **328**, 355, 363, 369, 371, Anl 13
Anforderungsfrist 109, 202, 203, **Anl 5**
Anforderung von Eisenbahntransporten und Omnibustransporten 107, **201**–216, Anl 5, 8
Aufsichtführender der Eisenbahn 301, **305**, 308, 315, 319, 325–326, **341–344**, 348, 351, 353, 354, 356, Anl 11/3
Aufsichtsbeamter der Eisenbahn 203, 301, **305**, 348–350, 353
Ausladebahnhof 213, Anl 8
Ausladen 352–357, 363–365, 370–376, Anl 13
Ausladeraum 217
Auslade-Verkehrskommandantur 213
Ausladewagen **363**, 365, 367–369
Ausladezeit 303, Anl 8/1, 8/4
Auslandstransporte 117, 216

B

Bahnbetrieb 308
Bahnhofserkundung 311
Bahnpolizei **118**, Anl 17/2
Beauftragte der Eisenbahn **301**, 328
Bedarf an Reisezugwagen (Platzbedarf) 206
Bedarfsträger **201**, 216, 218, 221, Anl 17/1
Beendigung des Einladens 339, Anl 8
Befestigen militärischer Fahrzeuge **316**, **333**, 348, **Anl 10**
Befestigungsmittel 309, 314, 356, Anl 10
Beförderungsbestimmungen 102, Anl 1
Beförderungspapiere 201, 221, 309, **318**, 321, 343, Anl 1
Beförderung von Munition **114**–116, 209, 212, 345, Anl 5/1, Anl 16
Beförderung von Waffen 115, Anl 5/1, Anl 16
Begleitung von Versorgungstransporten 118, 119, 351, Anl 5/1–2, Anl 11/4, Anl 16, **Anl 17**
Behelfsmäßige Rampen 310, **357**–365, 370–376, Anl 13/1

Beiladung	209
Beladevorschriften	345
Beteiligte bei der Durchführung von Eisenbahntransporten	301
Betreten der Gleise	**319**, 348
Betriebsstoffe	114
Bewegliches Verkehrskommando	301, **307**,
Brückengerät	310, 357, **370–375**, Anl 13/4–6
Bundeswehreigener Eisenbahnspezialflachwagen (FlWgBw)	328, 356, Anl 2

D

Deutscher Eisenbahn-Militärtarif	103, 106, 318, Anl 16/2

E

Einladebahnhof	201, 311, Anl 8/1, Anl 8/3
Einladen	
– allgemein	118, 303, 315–316, 320, 321, 325, 326, 327, 370
– über Brückengerät	**370–375**, 376
– über Kopframpe	**329**, 331, Anl 12/1–2
– über Seitenrampe	**329**, 331, Anl 12/3
– von Fahrzeugen und militärischem Gerät	**327–332**, 338, 357, 364, Anl 12
– von Versorgungsgütern	**345**
Einlade-Verkehrskommandantur	**201**, 213, 220
Einladezeit	303, 312, Anl 8/1, Anl 8/3
Einsteigen in Reisezugwagen	**339**
Einteilung in Ladeklassen – Sonderklasse	107
Einweisen von Fahrzeugen	330, Anl 12
Eisenbahnwagen	107, **112**, **113**, 306, 312, **322**, 327–331, 333, 338, 339, 342, 347, 348, 355–357, 364–365, 367–369, **Anl 2**
Erdsporne	337
Erkundungskommando	352
Elektrisch betriebene Eisenbahnstrecken	316, **326**, 347, 348, 351, 354, **Anl 11**

F

Fahrtnummer 219, 220
Fahrzeuge/militärisches Gerät der Sonderklasse **108–113**, 208, Anl 4
Feldkochherde 210, **336**, **Anl 14**
Festbrücke, kurz **370**, **372**, **Anl 13/4**
Festlegewinkel 314; **Anl 10/6–7**
Flachwagen 112, 113, 306, 328, 330, 338, **Anl 2**
Flachwagen (FlWgBw) 328, 356, Anl 2

G

Gefährliche Güter 114, Anl 8/2, 8/5, 8/9
Gewöhnliches militärisches Gerät **107**, 207
Grenzüberschreitende Transporte 117
Gepäckwagen 206, 210, 217, 317, Anl 14
Güterwagen **107**, 206, 210, 317, 322, 336, 345, Anl 14

I

Internationale Fahrtnummer 220, Anl 9
Internationales Lademaß 107, 108, **Anl 3**

K

Kategorie **112**, Anl 2
Kennzeichnung der Sonderabteile 322
Kennzeichnung von Personal 303, 305, 307
Krafträder 209, 335

L

Ladegerät 321, 323, 340, 345, 353, 355, 356
Ladegewicht **107**, **318**, 333, Anl 10/20
Ladeklasseneinteilung **107**; 110
Lademaß **108**, **Anl 3**, Anl 4
Lademaßüberschreitung 107, **108**, 306, Anl 4, Anl 11/3, Anl 15
Ladeoffizier 301, 302, **304**, 305, **310**, **321**, 322, 323, 324, 352, 353, **356**, Anl 11/4
Ladeplan 309, **312**, 321
Leit-Verkehrskommandantur **201**
Lichtzeichen **316**, 325
Liegewagen **206**
Lü-Transport **108**, 306, Anl 5/1–2, Anl 15

M

Mannschaftstransporte	101, **102**, 206, 304, Anl 5/1–2
Marschkredit	**213**
Militärisches Gerät der Sonderklasse	108–113, 208, Anl 4
Militärtransportschein	221, 318, Anl 1
Militärzug	**106**
Mindestachsenzahl	106
Mindestfracht	106
Mitfahren auf offenen Eisenbahnwagen	347, Anl 11/3
Munition	114–116, 209, 212, 345, Anl 5/1, Anl 16

N

Notausladung	366-369, 376, Anl 13/3

O

Omnibusse	102, 201, **221**, Anl 1, Anl 5/1–2, Anl 8/3
Ordnungsnummern	**109**, 110, Anl 4, Anl 8

P

Panzerschnellbrücke Biber	370, **373**, **Anl 13/5**
Panzerschnellbrücke M 48	370, **374**, **Anl 13/6**
Platzbedarf	206, Anl 8
Privatgepäck	206

R

Rampenreinigungsdienst	**375**
Rampentrupp	315, 323, 353

S

Sanitätspersonal	313, 315, 320, 355
Schadfahrzeuge	203, **211**
Schnellstraßenabdeckung	371
Schutzbedürftiges militärisches Gerät	115, Anl 16
Schutzsignale	**316**
Sicherheitsbestimmungen	**401–410**
– allgemein	319, 330, 331, 347, 348, 355, 370, Anl 17/2
– auf elektrisch betriebenen Eisenbahnstrecken	316, 326, 347, 348, 351, 354, **Anl 11/1–5**

Sicherheitsbestimmungen
– beim Betrieb benzin- oder diesel-beheizter Feldkochherde Anl 14/1–7
Sicherung 311, 315, 321, **324**, 348, 353
Sonderabteile 309, **313**, 322
Sonderklasse **108–111**, 113, 331, Anl 4
Sonderzug **106**
Sonstiges militärisches Gerät **209**
Sonstiges Transportgut 209
Spezialflachwagen **112**, 328, Anl 2

T

Transportanforderung 107, **201–216**, Anl 5, **Anl 8**
Transportarten 101, 221
Transportbescheid 204, 216, **218**–221, 309, 312, 322, 331, 339, 342, **Anl 8**, Anl 17/1
Transportdurchführungspriorität **205**, 220, Anl 8
Transportbegleitkommando **118**, **119**, Anl 16, **Anl 17**
Transportführer 302, **303**–305, **310**, 313, 321, 322, 324, **341**, 344, 347–354, 356, 367, Anl 11/4–5, Anl 14/7
Transportschäden 341, 356
Transportvorbereitungen **309–319**, 323
Truppentransporte 101, **103**, 206, 304, Anl 5

U

Überladebrücken 329
Übernahme des Zuges 321, **322**
Umschlag 350
Unfälle im Zuge **349**

V

Verfügungsraum 321, **324**
Verhalten bei Aufenthalten **348**
Verkehrsbezirk 201, **Anl 6**
Verkehrskommandantur 102, 104, 106, 114, 116, **201**, **203**, 204, 206, 213, 215, 217, 221, 301, 328, **Anl 5**, **Anl 6**
Verladen auf Flachwagen **113**, 328, 331, 334, 335, Anl 2
Verpflegungsausgabe und -zubereitung **210**, 309, **317**
Versorgungstransporte 104, 117, 351, 352, 355, Anl 5/1–2

Verwundetentransporte 101, **105**
Voranmeldung **217**, Anl 5, **Anl 7**

W

Waffentransporte 115, 116, **Anl 16**
Wagenältester 339, **347**
Wagenmeister 301, **306**, 322, 356
Wagentrupp 315, 323
Warnposten 315, **319**, 321, 348

Z

Zeitangaben 218, Anl 8
Zerlegbare Kopframpe **310**, 315, 323, 357, 376
Zugführer der Eisenbahn 301, 305, 313, 347-351
Zugwache **313**, 315, 321, **348**, 353
Zusammenladung 329, Anl 2
Zuständigkeit 210, **Anl 6**

Änderungsnachweis

Änderung Nr	Änderung Datum	Geändert von (Dienststelle), am (Datum)	Unterschrift

Änderungsnachweis

Änderung Nr	Datum	Geändert von (Dienststelle), am (Datum)	Unterschrift

Absender (Dienstgrad/Amtsbezeichnung, Vorname, Name, Dienststelle, Anschrift)	Telefon (mit Bw-Fernwahl)	Datum
	☐ Az 60-15-15	☐ Az 60-16-15

Zutreffendes bitte ankreuzen X

Bundesminister der Verteidigung – FüS I 1 – Postfach 1328 5300 Bonn 1	Heeresamt – II 5 – Rochusstr. 44 5300 Bonn 1	Luftwaffenamt – A 3 I b – Postfach 902500/501/09 5000 Köln 90	Marineunterstützungskommando – I C 2 – Marineanlage Rüstersiel 2940 Wilhelmshaven	Materialamt des Heeres Hauptstr. 129 5483 Bad Neuenahr-Ahrweiler
a. d. D. ☐ (ZDv)	a. d. D. ☐ (HDv)	a. d. D. ☐ (LDv)	a. d. D. ☐ (MDv)	a. d. D. ☐ (TDv)

Änderungsvorschlag zur

ZDv (Nr)	HDv (Nr)	LDv (Nr)	MDv (Nr)	TDv (Nr)	Ausgabe (Monat, Jahr)	Letzte Änderung Nr

Betroffener Teil der Dienstvorschrift (Textnummer, Anlage)

Änderungsvorschlag mit Begründung

Unterschrift des Absenders	Einverstanden (Unterschrift, Name, DGrad, OStlg [DiKdr oder Vorgesetzter in entspr. DStg])